

UNIVERSITÉ DU QUÉBEC

MÉMOIRE PRÉSENTÉ À
L'UNIVERSITÉ DU QUÉBEC À TROIS-RIVIÈRES

COMME EXIGENCE PARTIELLE
DE LA MAÎTRISE EN ÉTUDES QUÉBÉCOISES

PAR
GABRIEL CORMIER

PROPRIÉTÉ MARITIME ET STRATÉGIES ADAPTATIVES
DES PETITS ARMATEURS GASPÉSIENS, 1871 – 1911

NOVEMBRE 2017

Université du Québec à Trois-Rivières

Service de la bibliothèque

Avertissement

L'auteur de ce mémoire ou de cette thèse a autorisé l'Université du Québec à Trois-Rivières à diffuser, à des fins non lucratives, une copie de son mémoire ou de sa thèse.

Cette diffusion n'entraîne pas une renonciation de la part de l'auteur à ses droits de propriété intellectuelle, incluant le droit d'auteur, sur ce mémoire ou cette thèse. Notamment, la reproduction ou la publication de la totalité ou d'une partie importante de ce mémoire ou de cette thèse requiert son autorisation.

RÉSUMÉ

Dès le début de l'occupation par les Européens, l'économie gaspésienne a presque exclusivement reposé sur l'exploitation des ressources halieutiques. Au fil des ans, diverses entreprises maritimes se sont établies sur les côtes gaspésiennes afin d'exploiter de façon organisée les grandes pêches morutières, mais au début des années 1870, ce sont les entreprises anglo-normandes qui prédominent. Le système de crédit qu'elles ont progressivement mis en place est désormais bien connu : le marchand finance et approvisionne les pêcheurs-clients, qui leur livrent en retour le produit de leur pêche. Or, les avances consenties valent souvent davantage que les prises rapportées par le pêcheur qui ne peut s'acquitter de sa dette, créant par la même occasion une dépendance sur laquelle les marchands s'appuient pour obtenir une main-d'œuvre stable et bon marché.

Si l'emprise du capital marchand a beaucoup retenu l'attention des chercheurs, l'historiographie canadienne s'est jusqu'à présent peu intéressée aux initiatives locales et aux réponses des sociétés de pêcheurs en Gaspésie. Pourtant, l'essor dans les dernières décennies du XIX^e siècle d'une microélite de petits propriétaires de navires a joué un rôle non négligeable dans le désenclavement des communautés littorales, en leur permettant d'accéder aux marchés urbains et, ne serait-ce qu'à court et à moyen terme, d'échapper au monopole des marchands-négociants.

Le présent mémoire est consacré à l'étude de la propriété maritime gaspésienne durant les années 1871 à 1911. Nous nous intéressons plus spécifiquement aux transformations de la batellerie des ports intermédiaires et à l'évolution du profil des propriétaires de la flotte au cours de cette période. Grâce au croisement des microdonnées de l'enregistrement maritime, des listes nominatives des recensements décennaux canadiens et des registres d'état civil, nous sommes parvenus à mettre en lumière diverses stratégies déployées par les petits armateurs locaux – principalement le recours aux investissements en partenariat – face aux contraintes structurelles qui pèsent sur l'industrie du transport par eau. L'analyse révèle que ces stratégies, qui s'expriment à différentes échelles, sont basées sur des solidarités à la fois locales, professionnelles et familiales.

REMERCIEMENTS

Mon mémoire n'aurait pas pu être mené à terme sans l'aide et les encouragements de plusieurs personnes. Ce n'est que bien peu, mais j'aimerais les remercier sincèrement pour leur appui et leur contribution dans toutes les étapes de mon parcours universitaire.

Tout d'abord, je voudrais remercier ma directrice de recherche, France Normand, de m'avoir proposé ce merveilleux sujet sur une région qui m'est si chère. Ses commentaires et ses conseils avisés m'ont non seulement permis de m'enrichir sur les plans intellectuel et professionnel, mais également de me dépasser dans toutes les étapes de cette recherche.

Pour le soutien technique et informatique, je suis redevable au personnel du CIEQ. Toute ma reconnaissance va à François Antaya pour sa patience et sa rigueur dans les nombreuses modifications des bases de données. Il a su comprendre mes demandes et bien voulu y répondre avec amabilité et diligence. Je l'en remercie. Ma gratitude va également à la Fondation de l'UQTR pour son appui financier.

Merci de tout cœur à mes compagnons d'études Samuel Bergeron, Dave Jobin-Corriveau, Julie Bérubé, Vincent Cheval et Benoit Lemay d'avoir rendu ce parcours

universitaire plus léger, de par les petites et longues discussions que nous avons eues. Grâce à votre écoute et vos nombreux conseils, vous avez su m'aider de la meilleure manière qui soit.

Finalement, je ne peux passer sous silence l'appui inconditionnel de ma conjointe Gabrielle autant dans les moments de réjouissance que dans les épisodes les plus difficiles. Je voudrais également remercier mes parents, Guy et Marie-Hélène, pour leur soutien et leur amour tout au long de mes études. Merci à vous trois de m'avoir encouragé dans mes nombreux projets. J'ai aussi une pensée pour ma grand-mère Liette, partie trop tôt, qui m'a transmis cette passion pour la connaissance du passé. Ce mémoire lui rend hommage.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ.....	i
REMERCIEMENTS	iii
TABLE DES MATIÈRES	v
LISTE DES TABLEAUX	vii
LISTE DES FIGURES	viii
LISTE DES CARTES	ix
INTRODUCTION.....	1
Bilan historiographique	3
Le crédit au centre de la vie des pêcheurs	3
La pluriactivité : une piste de solution.....	4
La navigation dans les transports gaspésiens.....	7
L'étude des flottes de navires	8
La propriété maritime au sein de notre étude	9
Questions et hypothèses de recherche	11
Sources et considérations méthodologiques	13
Présentation des parties de la recherche	15
CHAPITRE 1 – LA FLOTTE GASPÉSIENNE ET SES EXPLOITANTS : UNE VUE D'ENSEMBLE (1871 – 1911)	17
1.1 La flotte gaspésienne, fin XIX^e, début du XX^e siècle : l'état des lieux.....	17
1.2 Les entrepreneurs et les bailleurs de fonds	30
1.2.1 Les profils typiques d'investisseurs.....	34
1.2.2 Des investisseurs aux créanciers : différentes implications.....	44
1.2.3 L'évolution des profils à travers l'exploitation des listes nominatives des recensements décennaux canadiens.....	49
1.2.4 Le jumelage aux recensements : l'ouverture à de nouvelles échelles d'analyse	51
Conclusion	57

CHAPITRE 2 – LES STRATÉGIES ÉCONOMIQUES ENTOURANT L’ACQUISITION ET L’EXPLOITATION D’UN NAVIRE	59
2.1. Les fluctuations des transactions	60
2.1.1 La nature des transactions.....	61
2.2. Les modèles de relations d’affaires	64
2.2.1 Le partage de la propriété et le recours à l’association.....	65
2.2.2 La répartition et le fractionnement des parts	70
2.2.3 L’évolution du recours au partenariat.....	71
2.3 Le financement de la flotte	74
2.3.1 Le recours à l’hypothèque	74
2.3.2 Le profil des débiteurs et des créanciers.....	76
2.3.3 Le crédit pour combler un besoin rapide?	79
2.3.4 L’hypothèque, puis après?	81
Conclusion	83
CHAPITRE 3 – LE RÔLE DE LA PARENTÉ ET DES RÉSEAUX COMMUNAUTAIRES DANS LA FORMATION DE PARTENARIATS.....	85
3.1 Une proximité de métier	86
3.1.1 Les partenariats chez les métiers de l’eau.....	86
3.2 La prévalence des communautés locales	90
3.2.1 L’origine géographique des partenaires.....	91
3.3 La parenté : source intarissable d’associés	97
3.3.1 Le jumelage des données	98
3.3.2 L’importance de la famille pour les petits propriétaires	102
3.3.3. La parenté au cœur de plusieurs stratégies	104
3.4. Les partenariats : un impact sur l’accès à la propriété	109
Conclusion	112
CONCLUSION.....	114
BIBLIOGRAPHIE	118

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1.1 : Secteurs d'activité économique des intervenants selon leur lieu de résidence, 1871 – 1911 (tous types de transactions confondus)	37
Tableau 1.2 : Secteurs d'activité économique des intervenants selon le type de transaction, 1871 – 1911 (tous lieux de résidence confondus)	45
Tableau 1.3 : Évolution des secteurs d'activité économique des intervenants, 1871 – 1911 (tous types de transactions et tous lieux de résidence confondus)	47
Tableau 1.4 : Évolution des secteurs d'activité économique des intervenants dans les recensements canadiens, 1871 – 1911 (tous types de transactions et tous lieux de résidence confondus)	52
Tableau 1.5 : Évolution du classement professionnel des intervenants, 1871 – 1911 (tous types de transactions et tous lieux de résidence confondus)	55
Tableau 2.1 : Répartition mensuelle des principaux types de transactions, 1871 – 1911	64
Tableau 2.2 : Nombre d'enregistrements selon le nombre de propriétaires à l'achat, 1871 – 1911	71
Tableau 2.3 : Nombre d'actes de vente selon le nombre d'acheteurs, 1871 – 1911	73
Tableau 2.4 : Répartition mensuelle des hypothèques et des quittances, 1871 – 1911	75
Tableau 2.5 : Secteurs d'activité économique des intervenants participant à une hypothèque, 1871 – 1911	78
Tableau : 3.1 Secteurs d'activité économique des intervenants en partenariats lors de l'immatriculation d'un navire selon leur lieu de résidence, 1871 – 1911	90

LISTE DES FIGURES

Figure 1.1 : Taille de la flotte gaspésienne, 1874 – 1911 (en n. unités)	22
Figure 1.2 : Tonnage enregistré moyen des navires gaspésiens, 1874 – 1911.....	26
Figure 1.3 : Aperçu des goélettes au sein de la flotte gaspésienne, 1874 – 1911	28
Figure 2.1 : Répartition annuelle des principaux types de transactions, 1871 – 1911	63
Figure 3.1 : Âge des intervenants unifiés résidant en Gaspésie lors de l'enregistrement d'un navire selon leur profession, 1871 – 1911	110

LISTE DES CARTES

Carte 3.1 : Répartition géographique des intervenants, 1871 – 1911	93
Carte 3.2 : Répartition géographique des partenaires participant à l'enregistrement d'un navire, 1871 – 1911	94

INTRODUCTION

Les pêcheries constituent une activité économique primordiale en Gaspésie depuis le début de la colonie. Au départ saisonnières, les installations de pêche se sont sédentarisées au XVIII^e siècle, à mesure que la demande européenne en ressources halieutiques s'est accrue et qu'un peuplement permanent s'est établi le long du littoral¹. Au fil des ans, les besoins grandissants de main-d'œuvre dans ce secteur vont favoriser l'émergence d'une véritable société de pêcheurs : au moment où débute notre étude, en 1870, la population riveraine est 75 fois plus nombreuse qu'elle ne l'était à peine un siècle plus tôt². Diverses entreprises maritimes se sont progressivement implantées sur les côtes dans le but d'exploiter de façon organisée les grandes pêches morutières, mais au début des années 1870, ce sont les entreprises de pêche anglo-normandes qui prédominent³. Le système de crédit qu'elles ont instauré est maintenant bien connu grâce à la dynastie d'entrepreneurs Robin : le marchand finance et approvisionne les pêcheurs-

¹ Pour plus d'informations sur le peuplement de la Gaspésie, voir Christine D'Amours, « Établissement et évolution des populations gaspésiennes aux XIX^e et XX^e siècles », mémoire de maîtrise (sciences géographiques), Université Laval, 2009 ; Yves Frenette, « Le peuplement francophone de la Gaspésie, 1670-1940 : Essai de synthèse historique », *Gaspésie*, vol. 29, no 3-4 (septembre-décembre 1991) ; Mario Mimeault, « Le peuplement de la Gaspésie », *Mémoires de la société généalogique canadienne-française*, vol. 51, no 4 (Hiver 2000) ; Frank William Remmigi, « Nineteenth-Century Settlement and Colonization on the Gaspé North Coast. An Historical-Geographical Interpretation », thèse de doctorat (géographie), Université McGill, 1983, et Clermont Dugas, « Composition et évolution ethnique des régions périphériques du Québec », *Cahiers québécois de démographie*, vol. 19, no 1 (1990), p. 77 – 95.

² Marc Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, Sainte-Foy, Les Éditions de l'IQRC, 1999, p. 157.

³ Sur l'établissement des compagnies de pêche anglo-normandes, consulter André Lepage, « La compagnie Robin et le développement de la pêche morutière dans le golfe Saint-Laurent au XIX^e siècle », *Traditions maritimes au Québec*, Québec, Commission des biens culturels, 1984 ; Mario Mimeault, « Le capital industriel des pêches dans la baie de Gaspé de 1760 à 1866 », *Acadiensis*, vol. XXV, no 1 (automne 1995), et Roch Samson, « La Gaspésie au XIX^e siècle : espace maritime, espace marchand », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 28, no 73-74 (1984).

clients, qui leur livrent en retour le produit de leur pêche⁴. Or, les avances consenties valent bien souvent plus que les prises rapportées par le pêcheur qui ne pourra rembourser sa dette. Pendant plusieurs générations, les sociétés marchandes vont capitaliser sur cette dépendance, s'assurant ainsi une main-d'œuvre stable, fidèle et bon marché.

Les initiatives locales et les réponses des communautés face à l'emprise de ces grandes compagnies ont toutefois été peu étudiées. Pourtant, l'essor dans les dernières décennies du XIX^e siècle, d'une microélite de petits propriétaires de bateaux est susceptible de jouer un rôle non négligeable dans le désenclavement des sociétés littorales, en leur permettant d'accéder aux marchés urbains en pleine effervescence (Québec et Halifax, principalement). En effet, devant l'absence de structures de transport terrestre sur la péninsule, les communautés n'ont d'autres choix que de se tourner vers la navigation pour lutter contre l'isolement de la région. Par conséquent, nous désirons étudier les stratégies économiques et familiales de ces ménages au travers de la petite industrie du transport maritime, plus communément appelée le cabotage. Les bases sociales de la propriété maritime gaspésienne seront au cœur de notre mémoire.

⁴ Roch Samson, *Pêcheurs et marchands de la baie de Gaspé au XIX^e siècle. Les rapports de production entre la compagnie William Hyman and Sons et ses pêcheurs clients*, Ottawa, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, 1984, p. 77 – 78.

BILAN HISTORIOGRAPHIQUE

Le crédit au centre de la vie des pêcheurs

Si les travaux sur la participation des travailleurs de la péninsule dans le secteur de la navigation commerciale sont plutôt rares, leur dépendance vis-à-vis de la pêche à la morue est bien connue. Selon Nicolas Landry, les chercheurs se sont abondamment intéressés à l'industrie de la morue séchée en Gaspésie à partir du milieu des années 1970⁵. André Lepage, un des premiers à s'être penché sur la question, croit que le problème du renouvellement de la main-d'œuvre dans le secteur de la pêche a poussé la *Charles Robin Company* à adopter une politique d'investissement complexe, mettant en place le système de crédit évoqué plus haut⁶. Ce système débouchait sur l'endettement généralisé des producteurs. Selon Lepage, le pêcheur débiteur s'engageait ainsi rapidement dans un cycle annuel qui enchaîne le crédit, la production et la dette⁷.

Plusieurs auteurs se sont d'ailleurs penchés sur la dépendance au crédit marchand et à l'attitude des pêcheurs face à celui-ci. L'anthropologue Roch Samson a tenté d'expliquer la dynamique des rapports de production entre les pêcheurs et la compagnie *William Hyman and Sons*, fondée en 1845 dans la baie de Gaspé⁸. Selon lui, les

⁵ Nicolas Landry, « Les pêches canadiennes au XIX^e siècle », *The Northern Mariner / Le Marin du nord*, vol. 2, no 4 (octobre 1992), p. 26.

⁶ André Lepage, « La compagnie Robin et le développement de la pêche morutière dans le golfe Saint-Laurent au XIX^e siècle », *Traditions maritimes au Québec*, Québec, Commission des biens culturels, 1984, p. 137.

⁷ André Lepage, « Le capitalisme marchand et la pêche à la morue en Gaspésie. La Charles Robin and Company dans la Baie des Chaleurs (1820-1870) », thèse de doctorat (anthropologie), Université Laval, 1983, p. 297. Sur le crédit marchand en Gaspésie, voir également Samson, « La Gaspésie au XIX^e siècle... », p. 213 – 216, et Rosemary E. Ommer, « The Truck System in Gaspé, 1822-77 », Rosemary E. Ommer, dir., *Merchant Credit and Labour Strategies in Historical Perspective*, Fredericton, Acadiensis Press, 1990.

⁸ Samson, *Pêcheurs et marchands...*

Gaspésiens trouvaient la source de leur appartenance dans ce lien de dépendance envers le système marchand⁹. La géographe Rosemary Ommer avait d'ailleurs observé un phénomène similaire chez les clients de la *Charles Robin Company*¹⁰. Mais pourquoi les pêcheurs se sont-ils résignés à accepter ces conditions? À ce sujet, Ommer émet l'idée que les clients sont demeurés avec la compagnie puisqu'ils pouvaient augmenter régulièrement leur crédit¹¹. D'autre part, selon Mario Mimeault, il était difficile pour les pêcheurs de briser leur lien de dépendance¹². Se tourner vers une autre compagnie ne changeait rien à la donne puisque le système de crédit était le même partout. Quant aux marchands locaux, ils n'avaient pas les fournitures nécessaires pour équiper les pêcheurs. Mais, puisque la diversité des activités économiques présentes autour de Gaspé aurait pu leur permettre de vivre autrement, Mimeault croit plutôt que les pêcheurs auraient accepté leur condition¹³. De son côté, Maryse Grandbois soutient que c'est l'absence d'interventionnisme étatique et l'isolement de la Gaspésie qui aurait permis l'instauration de cette dépendance, marquée par des rapports qu'elle qualifie de féodaux¹⁴.

La pluriactivité : une piste de solution

Face à la problématique de l'endettement, de nombreuses familles de pêcheurs doivent trouver des moyens pour faire face à l'emprise que les marchands exercent sur elles. Le recours à la pluriactivité semble l'une des solutions privilégiées en pareille

⁹ *Ibid.*, p. 57.

¹⁰ Ommer, « The Truck System ... », p. 69.

¹¹ *Ibid.*, p. 69.

¹² Mimeault, « Le capital industriel ... », p. 49.

¹³ *Ibid.*, p. 49.

¹⁴ Maryse Grandbois, « Le développement des disparités régionales en Gaspésie 1760-1960 », *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 36, no 4 (mars 1983), p. 488.

circonstance sur le littoral atlantique français. Selon, Gérard Le Bouëdec, historien spécialiste de la question, la pluriactivité des populations côtières correspond généralement à une économie de subsistance qui implique la combinaison de différentes sources de revenus¹⁵; sa forme la plus courante est la bivalence maritime, associant les activités de pêche et de cabotage¹⁶. Le Bouëdec insiste sur la sous-évaluation des pratiques de pluriactivité, les emplois temporaires et les activités saisonnières étant généralement peu déclarés à l'état civil.

Au Québec, les études sur la pluriactivité des sociétés littorales sont peu nombreuses¹⁷. France Normand est l'une des rares spécialistes de l'histoire maritime à s'être penchée sur la question dans son texte sur la vocation maritime des populations du littoral laurentien et atlantique est du Québec¹⁸. Même si ses recherches confirment la prééminence des activités maritimes chez les communautés littorales, le niveau d'engagement des ménages dans l'exploitation de la mer et de l'estran, d'après l'indice de « maritimité » qu'elle a créé, s'avère très variable dans le temps et dans l'espace¹⁹. Elle signale aussi le problème du mutisme des sources officielles relativement aux

¹⁵ Gérard Le Bouëdec, « La pluriactivité dans les sociétés littorales (XVII^e-XIX^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 109, no 1 (2002), p. 88.

¹⁶ *Ibid.*, p. 66.

¹⁷ Il faut souligner la contribution de Jocelyn Morneau à l'étude de la pluriactivité entourant les métiers de l'eau. Portant sur les populations riveraines du milieu lacustre saint-pierrais, son analyse dévoile la présence d'une multiactivité marquée chez les habitants. Toutefois, la dynamique du lac Saint-Pierre se démarque de celle des sociétés littorales des régions périphériques puisqu'il s'agit d'un espace relationnel pleinement intégré dans le vaste ensemble de la socioéconomie laurentienne. Voir *Petits pays et grands ensembles: Les articulations du monde rural au XIX^e siècle. L'exemple du lac Saint-Pierre*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 2000.

¹⁸ France Normand, « Une "vocation maritime" pour les populations littorales de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle? », Nicolas Landry, Jacques Péret et Thierry Sauzeau, dir., *Développement comparé des littoraux du golfe du Saint-Laurent et du Centre-Ouest français, d'hier à aujourd'hui*, Poitiers-Moncton, Institut d'études acadiennes et québécoises, 2012.

¹⁹ *Ibid.*, p. 89 – 90.

activités complémentaires autodéclarées, surtout si elles sont perçues comme une activité d'autosubsistance plutôt qu'un travail.

Dans sa synthèse d'histoire sur la socioéconomie régionale, Marc Desjardins a abordé la question de la pluriactivité gaspésienne au tournant du XIX^e et du XX^e siècle ; sans se livrer à une démonstration détaillée, il en arrive au même constat : la complémentarité des occupations aurait permis à bon nombre de ménages gaspésiens de survivre, grâce à la mise en valeur des ressources halieutiques, agricoles et/ou forestières²⁰. Plus stimulants par leur portée heuristique, les travaux de l'anthropologue Paul Charest sur les communautés de pêcheurs du golfe du Saint-Laurent nous ont fourni des concepts intéressants pour appréhender la dynamique de la pluriactivité²¹. La pluriactivité y est conçue sous l'optique d'une stratégie adaptative généralisée dans le cadre d'un écosystème spécialisé. Selon Charest, les familles auraient pratiqué, de façon concurrente ou successive, de multiples activités sur un cycle régulier afin d'optimiser l'exploitation de ressources dispersées dans le temps et dans l'espace, d'être moins dépendantes des échanges avec l'extérieur pour les produits qu'elles pouvaient produire sur place et de diminuer l'impact sur l'équilibre du milieu²². De ce fait, la pluriactivité est une forme d'adaptation socioculturelle par laquelle des individus ont assuré leur reproduction biologique et sociale en se dégageant, à diverses échelles, des contraintes de leur milieu.

²⁰ Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, p. 349.

²¹ Paul Charest, « Stratégies d'adaptation généralisées et écosystèmes spécialisés : le cas de la Côte-Nord du golfe Saint-Laurent », *Anthropologie et Sociétés*, vol. 1, no 1 (1976).

²² *Ibid.*, p. 23. Frank W. Remmigi s'est également intéressé à l'économie plurielle sur la côte nord gaspésienne. Voir « Nineteenth-Century Settlement ... », p. 129 – 178.

La navigation dans les transports gaspésiens

L'importance du cabotage au sein des stratégies de pluriactivité dévoilées par Le Bouëdec nous pousse à scruter de plus près l'évolution de l'industrie du transport maritime en Gaspésie. Bien implantées dans la péninsule, les compagnies anglo-normandes qui exploitent la morue possèdent leurs propres flottes et magasins. Il est donc difficile pour les Canadiens de s'insérer dans le processus de mise en valeur de la ressource morutière. Bien souvent, ils sont contraints de faire affaire avec ces puissantes entreprises. Malgré l'emprise des grands marchands, Mimeault soutient que certains Canadiens se sont lancés dans l'exploitation de postes isolés, dans les liaisons côtières et dans le cabotage²³. Par ailleurs, André Lepage a montré que la compagnie Robin a affrété un nombre considérable de goélettes auprès de transporteurs indépendants au cours des années 1820 à 1880²⁴. En agissant de la sorte, l'entreprise n'avait qu'à payer les frais d'un aller, sans se soucier des frais ou d'une cargaison pour le retour. Ces quelques pistes de réflexion nous amènent à nous interroger sur la complémentarité des rapports entre les fonctions de transport et de négoce.

Les monographies sur la navigation commerciale sur le Saint-Laurent sont rarissimes²⁵. Selon France Normand, la navigation côtière a été particulièrement importante dans les régions de faible densité telles que la Côte-Nord et la Gaspésie où le réseau de transport terrestre tarde à se développer. La voie d'eau s'avère longtemps

²³ Mimeault, « Le capital industriel... », p. 44.

²⁴ Lepage, « Le capitalisme marchand... », p. 215.

²⁵ France Normand, « Batellerie fluviale et espace relationnel : le cas du port de Québec à la fin du XIX^e siècle », Serge Courville et Normand Séguin, dir., *Espace et culture/Space and Culture*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1995, p. 331.

l'unique moyen pour les sociétés littorales de l'est du Québec de participer au commerce intérieur, d'où l'intérêt pour elles de détenir leur propre batellerie²⁶.

L'étude des flottes de navires

Divers travaux ont été consacrés aux transformations de la marine marchande canadienne au XIX^e et au début du XX^e siècle. Les facteurs d'évolution des flottes et les causes de leur déclin ont principalement retenu l'attention des chercheurs. Les flottes des provinces de l'Atlantique ont fait l'objet d'ambitieuses analyses quantitatives dans le cadre des vastes projets de recherche menés par le Maritime History Group (MHG) à compter des années 1970. Dans leur étude des investissements dans l'industrie de transport maritime des provinces atlantiques entre 1820 et 1900, Lewis R. Fisher et Eric W. Sager font état d'un fléchissement de la flotte vers la fin du siècle, recul qu'ils attribuent à la conjoncture de crise du commerce international²⁷. Malheureusement, comme le mentionne Normand, les auteurs du MHG écartent très vite la question du cabotage, puisque ces petits navires ne contribuaient que de façon marginale au volume total des trafics²⁸.

²⁶ Normand, « Une "vocation maritime" pour les populations... », p. 93.

²⁷ Lewis R. et Eric W. Sager Fisher, « Patterns of Investment in the Shipping Industries of Atlantic Canada, 1820-1900 », *Acadiensis*, vol. IX, no 1 (automne 1979), p. 23. Signalons également la contribution de David Alexander et Gerry Panting sur l'étude de la flotte de Yarmouth (Nouvelle-Écosse). Selon eux, le deuxième et le troisième quart du XIX^e siècle ont offert des opportunités exceptionnelles pour le monde du transport. Cependant, tout comme Fisher et Sager, les auteurs constatent un déclin de la flotte, causé par le contexte économique difficile de la fin du XIX^e siècle. Voir « The Mercantile Fleet and Its Owners: Yarmouth, Nova Scotia, 1840-1889 », *Acadiensis*, vol. 7, no 2 (1978), p. 3. Rosemary E. Ommer s'est également penchée sur la question du déclin de l'industrie du transport maritime dans l'Est du Canada. Voir « The Decline of the Eastern Canadian Shipping Industry, 1880-95 », *The Journal of Transport History*, vol. 5, no 1 (1984).

²⁸ Normand, *Naviguer le Saint Laurent...*, p. 79.

France Normand, quant à elle, a reconstitué la flotte du port de Québec dans l'objectif de mettre en lumière le rôle structurant des transports fluviaux et du commerce intérieur dans la socioéconomie laurentienne dans les dernières décennies du XIX^e siècle²⁹. Contrairement au MHG, Normand a concentré ses recherches sur le monde de la petite navigation³⁰. La flotte rattachée à Québec est en bonne partie composée de navires de petite et de moyenne dimensions. La navigation intérieure montre elle aussi des indices d'essoufflement au tournant du siècle³¹. Avec le passage à la vapeur s'amorce une longue transition qui confine désormais les voiliers de cabotage au transport de pondéreux. Sous sa direction, Karine Maurais a réalisé un mémoire de maîtrise sur la batellerie du Bas-Saint-Laurent entre les années 1874 et 1920. La région qu'elle examine connaît à cette époque un important essor industriel, mais l'arrivée du chemin de fer et l'expansion du réseau routier freinent la croissance de la flotte³². Maurais soutient néanmoins que le cabotage à voile persiste malgré tout dans la région de Gaspé jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale³³.

La propriété maritime au sein de notre étude

L'étude de la propriété maritime découle tout naturellement des recherches sur la navigation. Gérard Le Bouëdec a constaté que bon nombre d'individus acquièrent des

²⁹ *Ibid.*, p. 1.

³⁰ De son côté, Michèle Merger s'est intéressée à la question des petites batelleries en France au tournant du XX^e siècle. Elle s'est notamment questionnée sur les divergences d'intérêt entre les entrepreneurs indépendants et les compagnies de navigation. Voir « Petite batellerie et compagnies fluviales en France : des stratégies différentes en temps de crise (1880-1930) », Pierre Lanthier et Hubert Watelet, dir., *Private Enterprise during Economic Crises. Tactics and Strategies. / L'entreprise privée en période de crise économique. Tactiques et stratégies*, New York ; Ottawa ; Toronto, Legas, 1997.

³¹ Normand, *Naviguer le Saint Laurent...*, p. 115.

³² Karine Maurais, « Activité et propriété maritimes dans la région du Bas-Saint-Laurent (1874-1920) », mémoire de maîtrise (études québécoises), UQTR, 2008, p. 1.

³³ *Ibid.*, p. 15.

parts de navires dans le but d'augmenter leurs revenus. Les communautés littorales formeraient les bases sociales et financières de l'armement des petits ports européens³⁴. L'enjeu du contrôle du marché du cabotage aurait, selon lui, drainé une bonne partie du capital des petites élites locales, notamment des maîtres de cabotage, des marchands, des propriétaires terriens et des membres des professions libérales. En s'intéressant aux pratiques matrimoniales et à la transmission du patrimoine, Le Bouëdec nous dévoile toute l'importance des stratégies familiales dans la formation et la consolidation du capital maritime. C'est la parenté qui fournit le cercle relationnel des quirataires et organise les alliances matrimoniales qui permettent de mieux gérer et de développer la flotte³⁵. Le contrôle de la batellerie représente donc un enjeu primordial, puisqu'il s'agit de l'outil de développement économique par excellence de la région.

Les constats sont encore une fois semblables pour le Québec. En se penchant sur le processus d'acquisition et de contrôle des navires, France Normand a observé une tendance significative des travailleurs au revenu limité à privilégier la formation de partenariat et le recours au crédit lors de l'achat d'un bâtiment naval³⁶. En continuité avec les travaux de Normand, Maurais a également remarqué la présence de partenariats au sein de la flotte bas-laurentienne. Selon elle, bien qu'il faille investiguer davantage, l'investissement dans un navire pourrait, à l'occasion, relever d'une initiative familiale³⁷. Normand et Maurais nous invitent d'ailleurs à dégager le rôle des solidarités locales et

³⁴ Gérard Le Bouëdec, « Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle », *Rives méditerranéennes*, no 35 (2010), p. 71.

³⁵ Gérard Le Bouëdec, « Dynastie et fratries de maîtres au cabotage dans le golfe du Morbihan au XVIII^e siècle. Un système de quirataire à base familiale pour le contrôle de l'armement maritime », *Annales de démographie historique*, vol. 2, no 124 (2012), p. 169.

³⁶ Normand, « Batellerie fluviale... », p. 339.

³⁷ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 87.

des réseaux familiaux dans la petite industrie du transport maritime grâce au jumelage des listes nominatives des recensements décennaux canadiens avec les registres de l'immatriculation maritime³⁸.

QUESTIONS ET HYPOTHÈSES DE RECHERCHE

Si l'emprise des grandes entreprises de pêche de la Gaspésie sur les sociétés de pêcheurs est maintenant bien connue, l'historiographie canadienne a encore fait peu de place à l'*entrepreneurship* local et aux réponses du milieu, mis à part quelques travaux sur les pratiques de pluriactivité saisonnière évoqués plus haut. Pourtant, l'émergence de petits entrepreneurs dans la navigation côtière pendant les dernières décennies du XIX^e siècle laisse supposer que certaines familles ont tenté de résister aux grandes entreprises de la péninsule gaspésienne. De plus, considérant l'isolement de la région, les travailleurs gaspésiens avaient, il va sans dire, tout intérêt à disposer de leur propre flotte. La revue de la littérature scientifique nous a montré l'importance de la pluriactivité et de l'acquisition de navires pour la reproduction sociale des sociétés de pêcheurs, et que les associations d'affaires et les stratégies d'alliances font partie des moyens mis en œuvre pour y parvenir. Inspirés par ces acquis, nous entendons porter notre attention sur l'évolution de la propriété maritime dans les ports d'attache gaspésiens. Grâce au jumelage des microdonnées de l'enregistrement maritime, des listes nominatives des recensements décennaux canadiens³⁹ et des registres d'état civil,

³⁸ Voir Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 109, et Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 183.

³⁹ Pour plus d'informations sur les microdonnées de l'enregistrement maritime et des listes nominatives des recensements décennaux canadiens, nous vous référons aux pages 13-14 du présent mémoire.

nous souhaitons mettre en lumière les liens sociaux et familiaux à la base des stratégies d'acquisition des navires⁴⁰.

La question centrale qui nous préoccupe est de vérifier si, par l'entremise de l'investissement dans la petite industrie du transport par eau, les ménages gaspésiens sont parvenus à un certain niveau d'autonomisation. Nous formulons l'hypothèse que différentes stratégies économiques basées sur des solidarités locales, professionnelles et familiales ont été mises de l'avant par les travailleurs de la mer en réponse à leur état de dépendance vis-à-vis du grand capital marchand.

Avant de nous intéresser aux stratégies mises en place par les armateurs, nous devons tout d'abord nous interroger plus amplement sur les spécificités de la batellerie gaspésienne. Comment évolue la flotte? Le déclin généralisé du trafic maritime et des flottes de navires enregistrées dans les principaux ports de l'Est du Canada à la fin du XIX^e siècle, comme nous le savons, n'a pas épargné la Gaspésie. Mais le fléchissement des activités, et plus particulièrement les crises cycliques associées au secteur de la pêche à la morue ont-elles pu également ouvrir la voie à d'autres initiatives, notamment la montée d'un marché de l'usagé contrôlé par les intérêts locaux? Les sociétés littorales ont-elles aussi trouvé d'autres moyens pour s'adapter aux contraintes de leur milieu?

⁴⁰ Précisons que les opérations de jumelage des listes nominatives des recensements décennaux canadiens ainsi que des registres de l'état civil ont été réalisées dans le cadre de l'infrastructure abritée par le Centre interuniversitaire d'Études québécoises (CIEQ). Nous remercions les directeurs du projet et le CIEQ de nous avoir donné accès aux données.

SOURCES ET CONSIDÉRATIONS MÉTHODOLOGIQUES

Pour constituer notre corpus et répondre aux diverses questions que nous avons soulevées, nous nous sommes appuyés sur l'analyse de plusieurs sources⁴¹. Les registres canadiens de l'immatriculation maritime des ports de Gaspé et de New Carlisle (1856-1911) forment la principale base documentaire de notre recherche. Chaque enregistrement correspond à un navire auquel est assigné un numéro unique réservé à des fins d'identification⁴². Le registraire y consigne les caractéristiques physiques du navire telles que ses dimensions et son tonnage. À cela sont associés les registres des transactions subséquentes aux premiers enregistrements. Ceux-ci recensent de façon détaillée les transactions effectuées dans l'existence de l'embarcation et nous permettent de suivre précisément les titres de propriété ainsi que les contrats d'hypothèque répertoriés pour notre flotte.

Les listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrements du Canada produites par le ministère de la Marine et des Pêcheries sont également mises à profit. Celles-ci permettent d'avoir un premier aperçu de la flotte d'une région au cours d'une période. Produites sur une base triennale, les nombreuses listes disponibles⁴³ pour la période étudiée détaillent tous les navires enregistrés dans les ports canadiens pour l'année⁴⁴.

⁴¹ Précisons toutefois que les sources et la méthodologie seront plus amplement présentées à l'intérieur de chacun des chapitres. Nous serons ainsi en mesure de mieux faire ressortir l'utilisation qui en est faite ainsi que la méthodologie mise en place par rapport à nos différentes questions de recherche.

⁴² Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 20.

⁴³ Les listes sont disponibles pour les années 1874, 1877, 1886, 1895, 1899, 1901, 1903, 1904, 1910, 1912, 1914, 1915, 1916, 1917, 1920 et 1921.

⁴⁴ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 18.

L'ensemble des données pertinentes à notre étude ont été intégralement saisi dans une base de données relationnelle (File Maker Pro), faisant partie elle-même d'un projet beaucoup plus vaste : le projet POMAREQ⁴⁵. Ces fichiers informatisés nous laissent davantage de souplesse, tant au niveau du traitement que de l'analyse, et nous permettent de les associer à d'autres bases de données déjà existantes. Nous avons ainsi jumelé nos résultats avec les listes nominatives des recensements décennaux canadiens de l'IMPQ⁴⁶ afin de réunir un maximum d'informations sur les intervenants de la flotte gaspésienne et pour mettre de l'avant les stratégies familiales exploitées par les ménages de la péninsule. Nous avons également fait appel aux recensements décennaux canadiens, plus spécifiquement au tableau numéro 1 sur le dénombrement des vivants où nous retrouvons les données nominatives (nom, genre, âge, etc.) et contextuelles de l'individu (structure familiale et résidentielle)⁴⁷.

⁴⁵ Le projet « Populations maritimes de l'Est du Québec » (Pomareq) a pour objectif d'étudier la démographie des populations côtières et l'évolution du transport maritime de l'est du Québec du milieu du XIX^e siècle au début des années 1910. Ainsi, toutes les données provenant des registres de l'immatriculation maritime et des listes d'enregistrement maritime du Canada font partie de ce vaste projet. Pour plus d'informations, voir Normand, « Une "vocation maritime" pour les populations... », p. 85.

⁴⁶ L'Infrastructure intégrée des microdonnées historiques de la population du Québec (1621-1965) (IMPQ) est un projet d'ampleur mené par l'UQTR, l'UQAR et l'UdM. À terme, cette infrastructure proposera diverses données historiques sur la population du Québec (tous les mariages depuis le début du XVII^e siècle jusqu'en 1965, les données jumelées des actes de naissance, mariage et décès jusqu'à 1849 et les données de sept recensements nominatifs canadiens (1852 à 1911) pour les villes de Québec et de Trois-Rivières ainsi que pour le Saguenay, la Côte-Nord et la Gaspésie). Pour plus d'informations, voir Centre interuniversitaire d'études québécoises. *Projet de recherches – Centre interuniversitaire d'études québécoises (CIEQ)* [En ligne], (Page consultée le 3 décembre 2016).

⁴⁷ Après consultation, nous n'avons pas choisi d'exploiter le tableau 8 relatif à la propriété de navires 1871 pour notre étude. L'interprétation de cette source complexe demeure délicate, comme d'autres chercheurs l'ont indiqué avant nous, et l'exercice nous apparaissait hors de portée dans le cadre de notre mémoire. D'une part, ce tableau n'existant qu'en 1871, il nous aurait été impossible de suivre l'évolution de la propriété gaspésienne dans le temps, et ce, d'autant plus que les navires inscrits ne sont pas identifiés par leur nom ou par leur numéro d'immatriculation. D'autre part, il appert que des embarcations personnelles (pour les simples déplacements, la plaisance, etc.) qui ne sont pas assujetties à l'enregistrement auprès d'un port destiné à cette fin sont déclarées dans ce tableau, au même titre que les navires commerciaux à proprement parler, de sorte qu'il nous était mal aisé d'isoler les effectifs de la marine marchande gaspésienne. Finalement, les bâtiments déclarés au recensement de 1871 sont attribués à un individu et

Nous avons également jumelé nos données avec celles des registres de l'état civil du projet BALSAC⁴⁸ dont les mariages répertoriés ont été jumelés à l'IMPQ. Bien qu'auparavant consacrée à la région du Saguenay-Lac-Saint-Jean, la base de données et plus précisément la compilation des actes de mariage s'est étendue graduellement à toutes les régions du Québec, incluant la Gaspésie⁴⁹. Ces actes regroupent divers renseignements tels que le nom des participants, leurs lieux de résidence et leurs professions, permettant ainsi le jumelage de ces données avec ceux des recensements.

PRÉSENTATION DES PARTIES DE LA RECHERCHE

Notre étude sera divisée en trois parties. Dans un premier temps, nous dresserons une vue d'ensemble de la batellerie gaspésienne. Nous nous intéresserons à la taille, mais également à la composition de la flotte. En reconstituant l'armement gaspésien, nous pourrions également observer certaines transformations ponctuant l'évolution de la batellerie. Nous dresserons également le portrait des intervenants ayant participé à

non à un port d'enregistrement. Par conséquent, une reconstitution cohérente de la flotte gaspésienne devenait impraticable puisque certaines embarcations pouvaient être actives dans une tout autre région que celle qui nous intéresse. Signalons que d'autres travaux poursuivant des objectifs différents ont tiré grand profit de cette source, notamment pour dévoiler une pluriactivité non déclarée chez les chefs de ménage. Ainsi, une analyse plus poussée de la pluriactivité maritime pratiquée par les communautés littorales gaspésiennes mériterait certainement d'être entreprise dans le cadre d'un projet de thèse de doctorat. Pour plus de détails sur le potentiel de tableau 8, voir Morneau, *Petits pays...*, p. 150 ; Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 66 – 67, et Normand, « Une “vocation maritime” pour les populations... », p. 92.

⁴⁸ Fondé il y a une quarantaine d'années à l'UQAC, le projet BALSAC vise à mettre en place une base de données démographiques couvrant l'ensemble du Québec depuis le début de la colonisation jusqu'aux années récentes. Elaborée à partir des actes d'état civil de la province et plus principalement à partir des actes de mariage, l'infrastructure contient des données sur près de 4 millions d'individus et 2,5 millions de familles, reconstituées sur la base des mariages. Pour en connaître davantage sur le projet, voir Danielle Gauvreau, Patricia Thornton et Hélène Vézina, « Le jumelage des recensements aux mariages du fichier BALSAC : présentation de l'approche et étude exploratoire des enfants de couples mixtes à la fin du XIX^e siècle », *Cahiers québécois de démographie*, vol. 39, no 2 (2010).

⁴⁹ *Ibid.*, p. 357.

l'investissement et au financement de la flotte gaspésienne. Nous pourrons ainsi mieux saisir les transformations de la participation des petits travailleurs à l'industrie du transport maritime.

Dans la deuxième partie de notre travail, nous examinerons les stratégies économiques permettant aux individus de faire l'acquisition et l'exploitation d'un navire. Nous analyserons d'abord les transactions répertoriées au sein de la flotte. Nous pourrons ainsi mettre en lumière les partenariats permettant aux travailleurs ayant un revenu limité de s'impliquer dans l'industrie du transport maritime. Nous étudierons notamment la mise en place de certains modèles d'affaires afin de mieux comprendre la répartition et le fractionnement des parts de propriété d'un navire. Finalement, nous analyserons le financement de la flotte ainsi que les modalités qui l'entourent. Nous nous pencherons notamment sur la provenance professionnelle et régionale des débiteurs et des bailleurs de fonds.

Dans la dernière partie de notre mémoire, nous étudierons en détail les liens unissant les différents propriétaires du corpus analysé. Nous ciblerons plus particulièrement le rôle de la parenté et des réseaux communautaires grâce à l'étude de trois variables : la proximité de métiers, les solidarités locales et les liens familiaux. Nous serons alors en mesure de mieux comprendre les facteurs favorisant la création de partenariats d'affaires dans l'industrie du transport maritime gaspésien.

CHAPITRE 1

LA FLOTTE GASPÉSIENNE ET SES EXPLOITANTS : UNE VUE D'ENSEMBLE (1871 – 1911)

La morphologie de la batellerie gaspésienne a passablement évolué entre les années 1870 et le début du XX^e siècle. Parallèlement, les bases sociales de la navigation se sont progressivement transformées. De quelle nature sont les changements en cours, et comment les expliquer ? Après avoir examiné l'évolution des principales composantes de la flotte, nous nous intéresserons au profil socioprofessionnel des intervenants.

1.1 LA FLOTTE GASPÉSIENNE, FIN XIX^e, DÉBUT DU XX^e SIÈCLE : L'ÉTAT DES LIEUX

Grâce à l'examen des navires inscrits sur les listes d'enregistrement du Canada (*Shipping Registers*) entre 1874 et 1911¹, nous souhaitons mieux comprendre les changements qui s'opèrent dans la structure de la flotte gaspésienne. Dans cette optique, nous nous proposons de comparer l'état de la batellerie active dans l'ensemble des ports gaspésiens, soit Gaspé, New Carlisle et Percé², de 1874 avec celle de 1911. Quelles sont les principales caractéristiques de la flotte gaspésienne (composante, taille, etc.) et comment celle-ci évolue-t-elle d'un bout à l'autre de la période considérée?

¹ Nous avons retenu les listes de 1874 (la première réalisée par le ministère de la Marine et des Pêcheries), 1877, 1886, 1895, 1901 et 1911. Les listes qui n'ont pas fait l'objet d'un dépouillement sont celles de 1899, 1903, 1904, 1910, 1912, 1914, 1915, 1916, 1917, 1920 et 1921.

² Notons qu'entre la publication des listes de 1895 et 1901, l'autorité portuaire d'immatriculation de navires est transférée de New Carlisle à la localité voisine de Paspébiac. Afin de ne pas surcharger le texte, nous considérons qu'il s'agit du même port. Il faut également prendre note qu'à partir de 1901, Percé n'est plus reconnu comme port d'enregistrement.

La recension officielle des navires canadiens instaurée par les autorités britanniques à la fin du XVIII^e siècle a donné lieu à divers documents et procédures nous permettant de mieux comprendre les bases matérielles de la navigation. À compter de 1787, en effet, tout navire de 15 tonneaux et plus doit s'enregistrer auprès du collecteur de douanes dans les ports spécifiquement désignés à cette fin³. Le *certificat d'enregistrement* est le document fondateur qui établit l'immatriculation du navire et qui l'identifie officiellement. Dès le départ, celui-ci indique le(s) propriétaire(s) du bâtiment et décrit ses principales caractéristiques (jaugeage, taille, gréement, etc.). À partir de 1835, les transactions sur les titres de propriété du navire y sont également consignées. Les années 1874 et 1875 marquent le début d'une uniformisation des pratiques d'enregistrement maritime, notamment en ce qui a trait aux normes de jaugeage⁴. D'une part, les vapeurs devront être remesurés. D'autre part, les voiliers de 10 tonneaux et plus devront maintenant être enregistrés. Ces changements de procédures ont des impacts directs dans la composition des flottes canadiennes, qui intègrent désormais des bâtiments commerciaux de plus faible capacité. Grâce aux *Listes de l'enregistrement maritime du Canada* publiées à fréquence triennale dans les rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries à compter de 1874, il nous est possible de

³ France Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle: une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1997, p. 13.

⁴ Notons qu'entre 1859 et 1874, deux modes de jaugeage coexistent au Canada. Certains navires sont mesurés selon les règles de l'acte impérial de 1854 tandis que d'autres le sont en vertu de l'acte canadien de 1859. Bien entendu, la législation canadienne ne s'applique qu'aux bâtiments qui se limitent à la navigation en eaux canadiennes. À ce propos, voir Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 13 – 15.

dresser un inventaire passablement complet des navires actifs dans les ports d'enregistrement canadiens au moment de leur recension⁵.

La reconstitution de la flotte menée à partir des listes publiées nous a permis de relever 71 navires en 1871, alors qu'en 1911, ce nombre est passé à seulement 25 unités, soit une diminution de presque deux tiers par rapport aux effectifs initiaux (figure 1.1). Le déclin s'amorce à partir de 1886 pour se poursuivre abruptement jusqu'en 1895. La première décennie du XX^e siècle s'avère particulièrement critique, alors que la taille de la flotte chute de façon drastique (baisse de plus de 40% entre 1901 à 1911).

Avant d'examiner de plus près les conditions du recul de la flotte régionale, revenons brièvement sur la qualité des résultats obtenus en précisant les modalités de la collecte de données. Tout d'abord, signalons que le dépouillement systématique des listes ne nous permettait pas toujours d'arriver au même total que la donnée présentée au début du tableau-synthèse du rapport annuel. À quelques occasions, nous avons pu relever davantage de navires que la statistique officielle établie par le ministère. Comment expliquer pareil écart⁶? Il pourrait s'agir, par exemple, d'une simple erreur d'opération de la part du fonctionnaire responsable. L'hypothèse d'un décalage entre la mise à jour de la liste et la publication du rapport pourrait également expliquer la

⁵ Ces listes contiennent certaines informations de base relatives au navire, notamment son numéro officiel d'immatriculation, son nom et quelques renseignements sur son propriétaire. Pour une présentation complète de la liste et une critique de source, voir Karine Maurais, « Activité et propriété maritimes dans la région du Bas-Saint-Laurent (1874-1920) », mémoire de maîtrise (études québécoises), UQTR, 2008, p. 18 – 21.

⁶ En 1874, en 1901 et en 1911, notre relevé personnel correspond exactement au résultat publié. En 1877, la donnée officielle est de 70 navires alors que notre décompte s'établit à 74. En 1886, le rapport indique 66 navires alors que nous en avons relevé cinq de plus, soit 71. Finalement, en 1895, nous n'avons trouvé qu'un seul bâtiment de plus que la donnée présentée au rapport (50 contre 49 navires).

différence. En effet, la période de rattachement du navire au port est parfois de si courte durée que celui-ci apparaîtra dans la liste, mais pas dans le rapport annuel établi au début de l'année suivante⁷. On peut également supposer que la perte d'un navire (nauffrage) aurait pu subvenir entre le moment où la liste est dressée et le rapport est déposé. En théorie, il est possible de pallier les lacunes des listes compilées en les jumelant avec les manuscrits des *Shipping Registers* (enregistrements maritimes). Mais en pratique, les archives des ports gaspésiens n'ont pas été aussi bien conservées que ceux des autres ports canadiens plus importants. En effet, il s'avère que certains enregistrements sont manquants ; le cas échéant, l'incertitude subsiste. Ainsi, les enregistrements du port de Percé (3 navires) n'ont pas pu être retrouvés malgré nos recherches répétées. Nous reviendrons plus tard sur ce cas particulier.

Voyons maintenant comment s'opère le déclin à l'échelle de chacun des ports (figure 1.1). La flotte de Gaspé, de loin la plus importante de la région, passe de 38 à 16 unités pour l'ensemble de la période étudiée. Certes, sa taille fluctue d'abord légèrement ; on observe même une légère reprise en 1877. Mais, la tendance à la baisse se confirme par la suite. Les effectifs s'effondrent littéralement entre 1901 et 1911. Dans le cas de New Carlisle, second port en importance de notre secteur, la débâcle s'amorce encore plus tôt (recul d'environ la moitié entre 1895 et 1901). Finalement, la flotte du port de Percé reste toujours insignifiante (2 ou 3 navires jusqu'en 1886), pour finalement disparaître complètement en 1895. Considérant que les deux goélettes enregistrées à Percé en 1886 sont respectivement âgées de 13 et 14 ans, et que l'espérance de vie des

⁷ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 20.

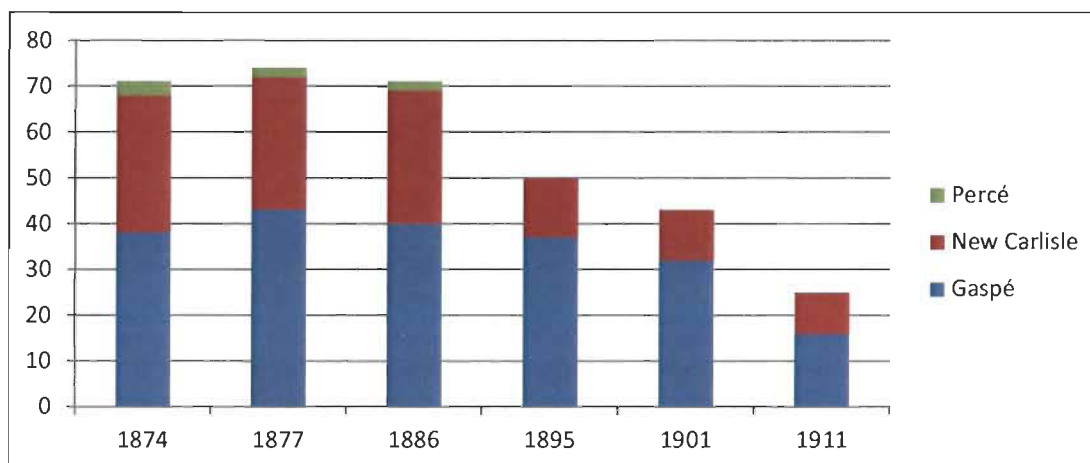
goélettes en bois est généralement de 20-25 ans⁸, on peut supposer que ces navires ont été mis hors service entre les années 1886 et 1895, sans toutefois être remplacés. Signalons qu'à partir de 1901, le port de Percé n'est plus désigné comme un lieu d'enregistrement pour les navires canadiens. À notre connaissance, aucune étude n'a abordé jusqu'à présent la question du changement de statut de ce petit port.

Bien que les navires n'y soient désormais plus officiellement rattachés, le port de Percé continue cependant d'être actif et d'attirer un certain trafic au cours de notre période. Divers travaux d'aménagements portuaires y sont d'ailleurs effectués entre 1898 et 1910, afin d'améliorer sa capacité d'accueil⁹. Les propriétaires doivent toutefois se rendre dans un autre port afin d'enregistrer leur bâtiment naval. On remarque d'ailleurs que certains navires enregistrés à Gaspé entre 1895 à 1901 ont comme propriétaires des particuliers résidant à Percé.

⁸ Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 97.

⁹ Marc Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, Sainte-Foy, Les Éditions de l'IQRC, 1999, p. 490.

FIGURE 1.1
Taille de la flotte gaspésienne, 1874 – 1911 (en n. unités)



Source: Compilation à partir des « Listes de l'enregistrement maritime du Canada », DSC, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1911.

Le déclin général de la flotte régionale est attribuable à divers facteurs. Après une assez longue période d'essor des activités commerciales à l'échelle mondiale entre les années 1830 et le milieu des années 1870, une grave crise économique s'abat sur la région atlantique en 1873, frappant plus particulièrement le Québec à compter de 1874¹⁰. Malgré une relative reprise observable en 1879, une nouvelle phase de ralentissement économique survient dans les années 1890. Ces successions de mauvaises conjonctures ont des répercussions sur l'exploitation de la morue gaspésienne, principal moteur économique de la péninsule. L'augmentation du coût des transports, l'accumulation de créances et la saturation des marchés d'exploitation ont eu raison de nombreuses

¹⁰ Sur les cycles économiques du Québec entre 1867 et 1896, voir Paul-André Linteau, René Durocher et Jean-Claude Robert, *Histoire du Québec contemporain*, T. 1 : *De la Confédération à la crise (1867-1929)*, Montréal, Boréal, 1989, p. 77 – 81. Pour en connaître davantage sur l'évolution socioéconomique des transports au Québec, voir John A. Dickinson et Brian Young, *Brève histoire socio-économique du Québec*, Montréal, Bibliothèque québécoise, 2014, p. 223 – 229.

compagnies de pêche dont la *Charles Robin and Co.*, la plus célèbre de la région¹¹. En effet, cette entreprise et plusieurs autres déclarent faillite en 1886. Dans les décennies suivantes, les entreprises anglo-normandes présentes en Gaspésie vont devoir se restructurer (c'est le cas de la compagnie Robin), fusionner ou simplement disparaître. Ces compagnies, comme nous le verrons plus loin dans notre étude, affrétaient régulièrement des goélettes afin d'atteindre les marchés urbains de Québec et de Halifax¹². À notre avis, le déclin de la flotte gaspésienne après 1886 est largement tributaire au contexte de la crise.

Selon les chercheurs du *Maritime History Group*, la plupart des flottes des provinces de l'Atlantique auraient atteint leur apogée, en matière de capacité maximale, dans les années 1870 avant de décliner rapidement¹³, un phénomène similaire à ce que nous pouvons observer en Gaspésie. Ce déclin des flottes est également observable ailleurs au Québec. C'est à cette époque que l'industrie navale de la province commence à décliner, comme l'explique Karine Maurais : « Dans les décennies 1880 et 1890, le déclin du trafic océanique et l'amélioration du système de transport terrestre portent un coup dur à l'industrie navale québécoise¹⁴ ». Dans son ouvrage sur la batellerie du port de Québec, Normand a remarqué de nombreux changements dans l'exercice de la navigation dans les dernières décennies du XIX^e siècle¹⁵. La petite navigation a

¹¹ André Lepage, « Le capitalisme marchand et la pêche à la morue en Gaspésie. La Charles Robin and Company dans la Baie des Chaleurs (1820-1870) », thèse de doctorat (anthropologie), Université Laval, 1983, p. 99 – 101.

¹² *Ibid.*, p. 215.

¹³ Lewis R. Fisher et Eric W. Sager, « Patterns of Investment in the Shipping Industries of Atlantic Canada, 1820-1900 », *Acadiensis*, vol. IX, no 1 (automne 1979), p. 26.

¹⁴ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 29.

¹⁵ Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 179. Karine Maurais a également observé un phénomène similaire dans son étude sur les petits ports du Bas-Saint-Laurent. Celle-ci attribue avant tout le déclin

d'ailleurs connu un recul manifeste, au profit du rail en pleine expansion. De nombreux bâtiments ont également été transférés à Montréal vers le milieu de la décennie 1890, confirmant ainsi le déplacement du centre d'influence de Québec vers Montréal. Ainsi, l'ensemble de la flotte du Québec passe de 1 837 navires en 1874 à 1 511 embarcations en 1911, soit une baisse de 17,8%¹⁶. Pour la même période, la flotte gaspésienne subit une baisse de 64,8%. Qui plus est, la flotte gaspésienne perd également du terrain au sein de l'ensemble de la flotte de la province. En 1874, la batellerie à l'étude compte pour 3,9% du nombre total d'embarcations enregistrées dans l'ensemble des ports du Québec. Ce pourcentage chute à 1,7% en 1911. Comme on peut le voir, la flotte gaspésienne a décliné plus rapidement que l'ensemble de la flotte de la province.

L'évaluation des fluctuations d'une flotte peut également se faire par l'analyse de l'évolution de sa capacité de transport, exprimée en tonneaux enregistrés. Cette mesure de contenance correspond à la capacité de charge réelle du navire, c'est-à-dire au volume intérieur de la cale vouée au transport de marchandises¹⁷. Le tonneau enregistré équivaut à 2,83 mètres cubes ou 100 pieds cubes anglais. Tout comme le nombre de navires, la capacité de transport de la flotte gaspésienne a diminué entre les deux pôles temporels de notre étude. En effet, le tonnage collectif passe de 3 984 tonneaux en 1874 à 1 188 tonneaux en 1911. Après être resté relativement stable jusqu'en 1886, le tonnage collectif déclinera rapidement à partir du milieu des années 1890.

progressif de la flotte à l'essor du transport ferroviaire et à l'expansion de l'industrie du sciage. Voir « Activité et propriété maritimes... », p. 107.

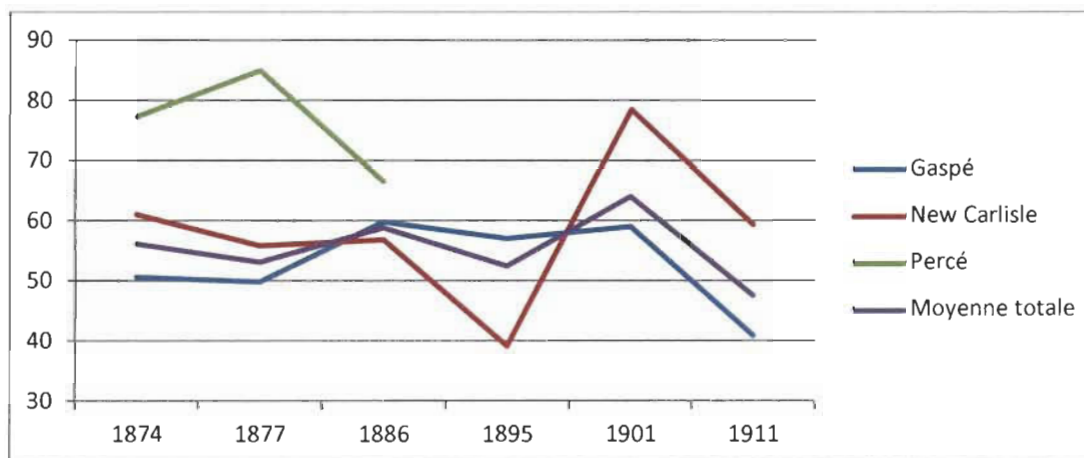
¹⁶ Nous référons ici aux navires inscrits dans l'ensemble des livres d'enregistrement des ports québécois, soit Amherst (Îles de la Madeleine), Gaspé, Montréal, New Carlisle, Paspébiac, Percé et Québec.

¹⁷ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 35.

L'évolution de la capacité de transport de la flotte peut aussi être saisie à partir du tonnage moyen des embarcations (le tonnage global divisé par le nombre d'unités de transport), un meilleur indicateur de l'achalandage portuaire que le tonnage collectif. Le tonnage moyen de la batellerie gaspésienne passe de 56,1 à 47,5 tonnes entre 1874 et 1911 (figure 1.2). Bien qu'à première vue on peut croire qu'il s'agit là d'un déclin progressif, il en va tout autrement. En effet, le tonnage moyen des navires est plutôt stable jusqu'en 1895 avant de grimper jusqu'à 64 tonnes en 1901. Cette hausse, exceptionnelle, est en fait attribuable à la présence d'un vapeur et de trois voiliers de grande contenance. Le *City of Saint John* est un *steamboat* de 447 tonnes enregistrés présent sur les listes de Gaspé de 1886 à 1901¹⁸. Le tonnage moyen des unités de Gaspé chute d'ailleurs de près de 20 tonnes entre 1901 et 1911. La comparaison de la contribution respective des divers ports d'enregistrement à l'ensemble de l'armement gaspésien révèle d'ailleurs des disparités importantes tout au long de la période à l'étude. Ainsi, le port de New Carlisle se démarque à plusieurs reprises, affichant un tonnage moyen supérieur à celui de Gaspé, tout en ayant une flotte de navires moindre. Trois voiliers de grande contenance, le *Annie Smith* (249 tonnes), le *B. Tenheime* (199 tonnes) et le *Success* (199 tonnes) sont lancés à New Carlisle en 1901. La moyenne des embarcations de New Carlisle grimpe alors en flèche entre 1895 et 1901, passant de 39,1 à 78,5 tonnes. Les deux voiliers de 199 tonnes seront cependant mis hors service avant 1911, causant une importante chute du tonnage moyen des navires du port.

¹⁸ Le *City of Saint John* est construit en 1870 au Nouveau-Brunswick, il est transféré à Gaspé en 1879 puis est mis hors service en 1902.

FIGURE 1.2
Tonnage enregistré moyen des navires gaspésiens, 1874 – 1911



Source: Compilation à partir des « Listes de l'enregistrement maritime du Canada », DSC, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1911.

L'examen de la répartition voile/vapeur constitue, par ailleurs, une dimension d'analyse essentielle dans l'historiographie de transports maritimes des dernières décennies du XIX^e siècle. À cet égard, la flotte gaspésienne est remarquablement stable d'un bout à l'autre de la période, les voiliers y prédominant de façon presque exclusive jusqu'en 1911 (23 voiliers au total, contre 2 vapeurs). L'enregistrement des premiers vapeurs en Gaspésie s'effectue en 1886. À l'exception du *City of Saint John* de Gaspé évoqué plus haut, nous retrouvons des vapeurs de faible contenance tout au long de la période à l'étude. Comme Normand l'a expliqué dans ses travaux pour le port de Québec, les plus petits vapeurs sont souvent voués au remorquage tandis que les vapeurs de grande contenance sont majoritairement employés pour le transport de marchandise ou de passagers¹⁹. Les registres de l'immatriculation maritime ne nous permettent évidemment pas d'identifier la fonction précise d'un navire. Certaines caractéristiques

¹⁹ Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 129 – 135.

physiques peuvent toutefois nous donner une idée de l'usage potentiel d'une embarcation. À l'exception du *City of Saint John*, il appert que tous les *steamboats* enregistrés en Gaspésie seraient dédiés au remorquage. La majorité des vapeurs de petite contenance sont d'ailleurs détenues par des résidents des lieux, tandis que le paquebot est la propriété d'intérêts extrarégionaux. Il faut bien entendu s'attendre à une présence significative d'intérêts extrarégionaux pour les vapeurs mobilisant d'importants capitaux. Comme l'ont montré Marc Desjardins et ses collègues, les vapeurs de grandeur considérable voués au transport des marchandises et des passagers naviguant le long des côtes gaspésiennes sont bien souvent la propriété d'individus n'habitant pas dans la péninsule²⁰. Nous aborderons la question de l'origine du financement dans un chapitre subséquent.

La plupart des voiliers de la flotte sont grésés en goélettes (92% en 1874 et 91% en 1911). Nous pouvons ainsi observer une flotte plutôt uniforme tout au long de la période à l'étude. D'autres types d'embarcations, notamment les brigantins, les sloops et les barges, viendront diversifier sa composition à partir des années 1880. Tout comme l'a constaté Maurais pour les petits ports du Bas-Saint-Laurent, l'omniprésence des goélettes explique le faible tonnage moyen de la flotte²¹. Faciles d'exploitation et destinées principalement au petit cabotage le long des côtes, ces embarcations sont dotées de deux mâts de longueur inégale, portant des voiles de formes trapézoïdales²². Sans surprise, les goélettes connaissent elles aussi un déclin significatif, passant de 65 à

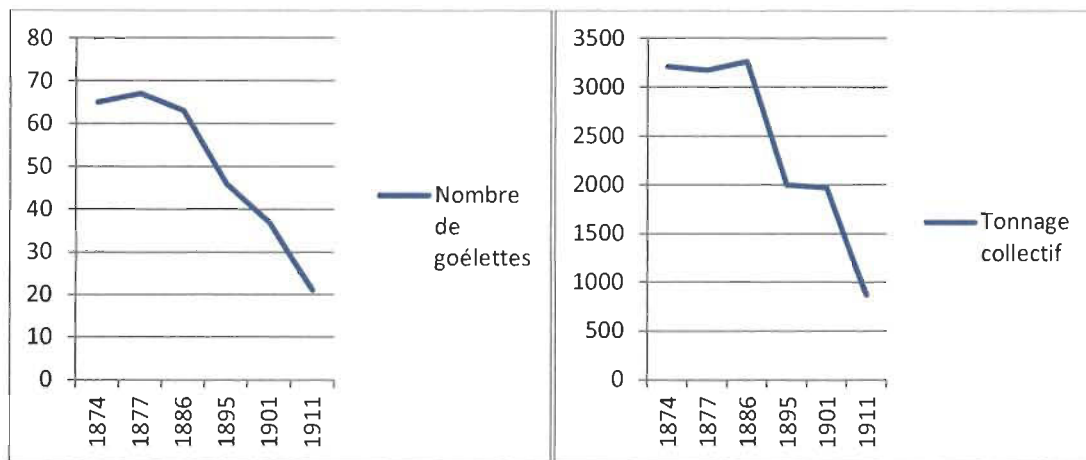
²⁰ Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, p. 494 – 498.

²¹ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 35.

²² Alain Franck, *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent : pratiques et coutumes du cabotage*, L'Islet-sur-mer, Musée maritime Bernier, 1984, p. 21.

21 unités entre les deux extrémités de notre période (figure 1.3). Comme nous l'avons mentionné, la proportion de goélettes au sein de la flotte de voiliers demeure toutefois relativement stable. Leur tonnage collectif s'abaisse progressivement. À notre avis, les difficultés économiques des compagnies de pêche dans les années 1880 peuvent expliquer cette tendance, puisqu'elles recourent fréquemment à ce type d'embarcation pour le transport de leur marchandise²³.

FIGURE 1.3
Aperçu des goélettes au sein de la flotte gaspésienne, 1874 – 1911



Source: Compilation à partir des « Listes de l'enregistrement maritime du Canada », DSC, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1874-1911.

L'âge des navires est une autre caractéristique importante à prendre en considération pour bien comprendre l'évolution d'une batellerie. L'historiographie québécoise suggère un vieillissement des effectifs dans les dernières décennies du siècle, en particulier chez les voiliers²⁴, ce qui suppose un faible renouvellement de ce type de navires. Normand a d'ailleurs observé ce phénomène pour le port de Québec, alors que

²³ Lepage, « Le capitalisme marchand et la pêche... », p. 208.

²⁴ Rappelons que les navires en bois ont généralement une espérance de vie allant de 20 à 25 ans.

la moyenne d'âge des navires a presque doublé entre 1874 et 1895²⁵. Comme l'a relevé Maurais au Bas-Saint-Laurent, il est fort probable que les unités actives dans les années 1870 aient cessé leurs activités dans les années 1890²⁶. Ces navires n'étant pas remplacés, le déclin de la flotte fut inévitable. Un phénomène similaire est observable dans notre région. En effet, au cours de la période à l'étude, l'âge moyen des navires va doubler, passant de 11,3 ans en 1874 à 23,8 ans en 1911. Cet essoufflement ne se fait toutefois pas sentir au même rythme dans tous les ports. Alors que les embarcations de Gaspé et New Carlisle ont une moyenne d'âge similaire en 1874, le port de Gaspé aura du mal à renouveler ses effectifs comparativement à son homologue. Ainsi, en 1911, la moyenne d'âge des navires actifs de Gaspé atteindra 28,6 ans en moyenne, comparativement à 16 ans pour New Carlisle. Par ailleurs, pour l'ensemble de la flotte, la moyenne d'âge des goélettes passera en moyenne de 11,9 ans en 1874 à 25,6 ans en 1911. Ce vieillissement de la flotte gaspésienne témoigne d'un très faible renouvellement des effectifs, entraînant du même coup des frais d'entretien plus élevés pour maintenir à flot ces navires détériorés par un usage prolongé. Comme nous le verrons dans la section suivante, certains propriétaires tenteront de s'en débarrasser, tandis que d'autres en profiteront pour les racheter au rabais et les rafistoler, saisissant l'occasion pour se lancer en affaires. Dans bien des cas, investir dans la navigation demeure la seule solution possible pour commercialiser les surplus et atteindre les marchés urbains²⁷. Plusieurs navigateurs vont d'ailleurs opter pour une stratégie

²⁵ Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 115.

²⁶ Maurais, « Activité et propriété maritimes... » p. 34.

²⁷ France Normand, « Une "vocation maritime" pour les populations littorales de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle? », Nicolas Landry, Jacques Péret et Thierry Sauzeau, dir., *Développement comparé des littoraux du golfe du Saint-Laurent et du Centre-Ouest français, d'hier à aujourd'hui*, Poitiers-Moncton, Institut d'études acadiennes et québécoises, 2012, p. 93.

d'association afin de faire l'acquisition d'un navire ou d'optimiser les chances de le conserver. Nous y reviendrons dans un prochain chapitre.

En somme, selon les divers indicateurs considérés, la flotte gaspésienne se révèle plutôt stable jusqu'en 1886, après quoi elle chute rapidement jusqu'à la fin de la période d'étude. Ce recul ne s'exprime pas uniquement en nombre absolu de navires, mais également du point de vue du tonnage collectif et de la moyenne d'âge. Maintenant que nous connaissons mieux l'évolution de l'industrie maritime gaspésienne, nous tenterons de vérifier dans quelle mesure celui-ci s'accompagne d'un ralentissement des activités de navigation au sein de la population de la péninsule.

1.2 LES ENTREPRENEURS ET LES BAILLEURS DE FONDS

À la fin du XIX^e siècle, l'industrie du petit transport maritime gaspésien se transforme graduellement. L'étude de la flotte nous a permis de dresser un portrait général des bases matérielles de la navigation ; nous souhaitons maintenant replacer les acteurs au cœur de l'analyse. Nous tenterons ainsi de retracer le profil des intervenants, qu'ils soient propriétaires de navires ou simplement créanciers, au cours de la période 1871 à 1911. Quels sont les principaux secteurs d'activité représentés? Si l'affaïssement de la flotte s'est traduit par une baisse significative du nombre d'investisseurs, cette diminution s'est-elle accompagnée d'une restructuration du profil des entrepreneurs au fil du temps?

Les registres de l'immatriculation maritime et les registres des transactions subséquentes au premier enregistrement nous permettent d'en apprendre davantage sur

l'évolution des bases socioprofessionnelles de la petite navigation gaspésienne. En effet, ces enregistrements nous renseignent sur les caractéristiques physiques des navires (tonnage, dimensions, date et lieu de construction, gréement, etc.), mais incluent également les données sur la propriété des navires, notamment le nom du ou des propriétaires, leur lieu de résidence, leur profession ainsi que le nombre de parts qu'ils détiennent²⁸. Dans le cas d'une transaction d'hypothèque, ce sont les informations relatives aux créanciers qui sont inscrites par le registraire. Chaque fois qu'un navire change de mains, le certificat d'enregistrement est transféré à l'acheteur par un acte de vente notarié, et la transaction est consignée au registre d'immatriculation. En vertu d'une législation datant de 1820, la propriété de tout bâtiment canadien est divisée en 64 parts²⁹. Ainsi, en cas de copropriété, le nombre de parts revenant à chacun des propriétaires est inscrit sur le certificat d'enregistrement. Jusqu'à 32 personnes peuvent d'ailleurs simultanément détenir des droits sur un navire³⁰. L'enregistrement maritime nous permet donc de couvrir l'ensemble des opérations financières relatives aux navires et de suivre le profil des parties, qu'elles soient cédantes ou cessionnaires.

Nous avons donc procédé à la recension exhaustive des transactions afférentes aux 149 navires actifs au cours de notre période d'étude pour les ports de Gaspé et de New Carlisle³¹. La flotte gaspésienne est composée de 140 voiliers et de neuf vapeurs,

²⁸ Lewis R. Fisher et Eric W. Sager, « An Approach to the Quantitative Analysis of British Shipping Records », *Business History*, vol. 22, no 2 (juillet 1980), p. 137.

²⁹ Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 166.

³⁰ Franck, *Les goélettes à voiles...*, p. 95.

³¹ Comme notre étude porte plus spécifiquement sur la période de 1871 à 1911, il nous a fallu tenir compte du fait qu'un certain nombre de navires en service au cours de ces années-témoins avaient été enregistrés avant 1871 (grosso modo, jusqu'à une quinzaine d'années auparavant). Aussi, afin de mieux cibler la cohorte d'individus potentiellement actifs au cours de cette période, nous avons choisi d'étendre la sélection à tous les navires ayant fait l'objet d'au moins une transaction entre les années 1871 et 1911, et

jaugeant collectivement 10 682 tonneaux. Leur tonnage moyen s'élève à 72 tonneaux (66 t. pour les voiliers et 162 t. pour les vapeurs). Au total, 562 transactions, mettant en relation quelques 1506 intervenants³², ont pu être retracées pour les années 1871 à 1911. Celles-ci se répartissent en une quinzaine d'opérations différentes (incluant l'enregistrement initial). Il existe d'ailleurs un important marché autour de l'industrie du transport maritime gaspésien. En effet, les navires de notre corpus font l'objet de 4,2 transactions en moyenne au cours de leur existence³³. En ce qui a trait à la propriété uniquement, les embarcations changent de mains 3,3 fois en moyenne au cours de leur vie. Parmi les individus répertoriés, 752 personnes ont mentionné leur lieu de résidence ainsi que leur profession³⁴. Pour la très grande majorité d'entre eux, il s'agit d'acheteurs et de bailleurs de fonds. Afin de mieux cerner les profils entrepreneuriaux associés au transport maritime gaspésien et vérifier s'il y a ou non, mobilité professionnelle au cours de la période observée, nous avons procédé au classement des individus (752

ce même si l'embarcation avait été enregistrée avant 1871. Bien entendu, aucun intervenant participant à l'enregistrement ou au transfert d'un navire avant 1871 ou après 1911 n'a été considéré ici dans l'analyse.

³² Notons toutefois qu'il s'agirait d'une erreur selon S. R. Palmer de présumer que toutes les transactions étaient enregistrées comme le suppose la loi. Nous avons d'ailleurs remarqué quelques manques au niveau des transferts de certains navires. Si un individu acquiert un bâtiment, c'est habituellement ce même individu qui revend ses parts de propriété au nouvel acheteur. Or, il arrive parfois qu'une transaction n'ait pas été inscrite puisque certains propriétaires ne vendent jamais leur navire par un acte de vente. En effet, nous nous retrouvons à l'occasion avec de nouvelles transactions citant de nouveaux propriétaires-vendeurs qui n'ont jamais été mentionnés jusque-là. Selon Alain Franck, certains propriétaires ne se plient pas à cette réglementation d'enregistrement. Voir Franck, *Les goélettes à voiles...*, p. 95. De plus, selon Palmer, toutes les recherches sur les flottes rattachées à un port d'enregistrement sont menées à partir d'échantillon. En effet, bien que le registraire inscrive tous les navires appartenant à un port, ce ne sont pas tous les navires qui utilisent un port à proprement dit. Pour en savoir plus sur la fiabilité des registres de l'immatriculation maritime, voir S. R. Palmer, « Investors in London Shipping, 1820-1850 ». Robert Craig, dir., *Maritime History, Volume 2*, Newton Abbot, David & Charles, 1973.

³³ Étant donné que les transactions sur nos 149 navires vont de 1856 à 1918, nous avons basé ce calcul sur les 633 transactions enregistrées au total et non pas sur les 562 transactions enregistrées de 1871 à 1911.

³⁴ Parmi ceux-ci, 25 intervenants ont déclaré deux professions. Il est aussi important de noter qu'un intervenant peut participer à plus d'une transaction. Dans cette partie du travail, nous avons décidé de comptabiliser un intervenant autant de fois qu'il apparaît dans les enregistrements. Ainsi, si une personne intervient sur trois transactions différentes, elle sera comptabilisée trois fois. Nous reviendrons dans une prochaine section avec une autre approche concernant les intervenants unifiés.

intervenants) selon un double système : un classement par grand secteur d'activité économique et un classement socioprofessionnel.

Afin de prendre en compte la réalité gaspésienne, nous avons dû adapter les catégories de nos classements. En effet, la région dépendant fortement de la mer, les métiers maritimes risquent d'être fortement représentés dans notre étude comparativement à d'autres régions. Il s'avère donc nécessaire de créer plusieurs catégories supplémentaires pour ne pas perdre la diversité des sphères de métiers maritimes et paramaritimes dans un seul grand secteur d'activité économique. Ainsi, comme Gérard Bouchard le mentionne, il est important de signaler que nos grilles de classement ne sont pas « neutres », le tout afin de garder la pertinence de nos données primaires et de s'adapter aux orientations particulières de notre étude³⁵. Il faut ainsi garder à l'esprit que la mer prend une place prépondérante au sein de l'économie de la péninsule. De plus, puisque les informations recueillies sur les intervenants proviennent des registres de l'immatriculation maritime, il faut s'attendre à ce qu'une grande partie des professions recensées soit liée au milieu maritime. Nous avons donc créé six catégories correspondant aux grands secteurs d'activité économique (extraction et transformation primaire, industries manufacturières, commerces et services, transport, autres et indéterminée)³⁶. Ceux-ci ont par la suite été subdivisés en dix sous-secteurs d'activité au total. Plusieurs sous-secteurs garantissent d'ailleurs la représentation des

³⁵ Gérard Bouchard, *Tous les métiers du monde. Le traitement des données professionnelles en histoire sociale*, Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1996, p. 34.

³⁶ La catégorie « indéterminée » renvoie initialement aux professions jugées illisibles. D'autre part, selon Gérard Bouchard, les secteurs d'activité économique désignent non seulement des produits et des domaines de la production, mais également toutes les sphères d'activité non liées à la production. Cela renvoie donc à toutes les fonctions collectives, allant de la production jusqu'aux services. Voir *Tous les métiers...*, p. 125.

principales professions liées au domaine de l'eau, soit la pêche, le transport maritime et la construction navale.

1.2.1 Les profils typiques d'investisseurs

Afin de mieux comprendre les processus et les stratégies économiques des exploitants de la petite batellerie gaspésienne, il est primordial de dresser d'abord le portrait des professions exercées par les propriétaires et les créanciers recensés dans notre corpus. En analysant les données, nous pouvons constater que la grande majorité des intervenants exercent des professions associées au transport maritime ou aux commerces et services (voir tableau 1.1). En effet, 82% des exploitants (635 déclarations) sont impliqués dans ces deux sous-secteurs d'activité économique. Parmi les professions recensées dans le domaine du commerce et des services (44% du dénombrement total), nous avons répertorié une très grande majorité de marchands, soit 94% des déclarations. Nous y retrouvons également quelques banquiers, agents, commis et même un dentiste. Il n'y a là rien d'étonnant à voir autant de commerçants s'engager dans le transport maritime de la Gaspésie. Bien que l'on assiste à un déclin suite aux nombreuses faillites de 1886, le commerce de la morue séchée demeure primordial dans l'économie régionale de la Gaspésie au XIX^e siècle. Selon Mario Mimeault, la péninsule fait partie des régions les plus économiquement dynamiques et ouvertes sur le monde avant les années 1880³⁷. Face aux importantes contraintes du territoire, les marchands doivent se tourner vers la mer pour accéder aux marchés urbains afin de

³⁷ Mario Mimeault, *La Gaspésie*, Sainte-Foy, Les Éditions de l'IQRC, 2004, p. 122.

s'approvisionner en marchandises et d'exporter leurs produits³⁸. En effet, la géographie gaspésienne rend les déplacements difficiles à cause du relief accidenté du littoral.

Les autres études menées sur l'industrie du transport maritime québécois ont aussi mis en lumière la forte implication du monde marchand au sein de l'investissement naval. Dans son étude de la batellerie bas-laurentienne entre 1874 et 1920, Karine Maurais a enregistré une proportion de 11% de marchands au sein de sa cohorte de propriétaires³⁹. Bien que ce chiffre puisse paraître infime, il s'agit du deuxième groupe professionnel en importance au sein des propriétaires bas-laurentiens derrière les marins-navigateurs (77% de sa cohorte). De son côté, France Normand a démontré que la majeure partie des intervenants mentionnés lors des transactions sur des bâtiments employés pour la petite navigation commerciale du port de Québec entre 1875 et 1895 appartiennent au monde des « terriens »⁴⁰. Dans son étude sur les investisseurs de Londres, S. R. Palmer reconnaît que le lien exact entre la propriété maritime et le commerce est difficile à discerner⁴¹. Pour certains marchands, détenir un navire leur épargnait tout simplement la peine de trouver un transporteur pour les marchandises à

³⁸ Signalons que la péninsule gaspésienne est en position désavantageuse dans les réseaux de transport maritime organisés, tant en raison de l'interruption du service pendant l'hiver, que de l'irrégularité de la desserte des paquebots. Certes, au lendemain de la Confédération, diverses entreprises de vapeurs de lignes (la *Compagnie des steamers de Québec et des ports du Golfe*, la *Compagnie de navigation à vapeur du Saint-Laurent* et la *Quebec Steamship Line*) vont se succéder, mais sans toutefois offrir de véritable liaison régulière avec les différents havres de la côte. C'est le cas notamment de la *Quebec Steamship Line*, dont les navires ne s'arrêtent qu'à Sainte-Anne-des-Monts, Gaspé et Percé. Il faut attendre à 1897 avant de voir la *Gaspé Steamship Line* assurer un service régulier avec diverses escales entre Matane et Port-Daniel, celle-ci proposant une quinzaine de voyages annuellement. Voir Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, p. 494 – 499. Mentionnons également que le chemin de fer atteint New Carlisle en 1898 et qu'il n'est allongé jusqu'à Gaspé qu'en 1911. L'efficacité et la gestion de la ligne ferroviaire sont toutefois problématiques. Quant au réseau routier, il ne s'implante qu'à la fin des années 1920. *Ibid.*, p. 500 – 520.

³⁹ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 88.

⁴⁰ Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 162.

⁴¹ Palmer, « Investors in London Shipping... », p. 56.

expédier. Maintenir un bateau à quai peut toutefois entraîner davantage de coûts que de bénéfices. Comme l'a bien montré avant nous Karine Maurais pour la flotte du Bas-Saint-Laurent, nous assistons également en Gaspésie au passage du modèle du propriétaire-navigant au propriétaire-fréteur ou propriétaire non-navigant. Le premier modèle regroupe de petits entrepreneurs issus de réseaux relationnels internes. Ces gens issus de réseaux familiaux et locaux sont directement impliqués dans l'exploitation de leur navire. À l'inverse, les propriétaires-fréteurs proviennent du monde des capitalistes externes correspondant généralement aux grands marchands. Ceux-ci font plutôt appel à des salariés afin d'atteindre un marché plus vaste que celui visé par les entrepreneurs internes. Ces intervenants externes combinent alors leurs activités commerciales avec la propriété maritime afin d'optimiser leurs opérations. Certains noms bien connus dans le commerce de la morue séchée, tels que les Robin, les Collas et les Le Bouthillier, d'ailleurs très actifs dans l'industrie du transport maritime, s'inscrivent dans cette mouvance. Ces deux modèles, ou plutôt ces deux échelles d'entrepreneurs, vont cohabiter pendant un certain temps, mais comme nous le verrons, une certaine restructuration du modèle du propriétaire-fréteur surviendra dans les années 1880 suite à une crise économique internationale.

TABLEAU 1.1
Secteurs d'activité économique⁴² des intervenants selon leur lieu de résidence,
1871 – 1911 (tous types de transactions confondus)

<u>SECTEUR D'ACTIVITÉ</u> <u>ÉCONOMIQUE</u>	<u>SOUS-SECTEURS</u> <u>D'ACTIVITÉ</u> <u>ÉCONOMIQUE</u>	<u>Nbr. en</u> <u>Gaspésie</u>	<u>Nbr.</u> <u>hors</u> <u>Gaspésie</u>	<u>Nbr.</u> <u>total</u>
<i>Extraction et transformation primaire</i>	Agriculture	48	3	51
	Pêche	10	6	16
	Foresterie	0	0	0
<i>Industries manufacturières</i>	Industries manufacturières (tous)	1	2	3
<i>Commerces et services</i>	Commerces et services (tous)	141	197	338
<i>Transport</i>	Transport maritime	180	117	297
	Autres transports	0	0	0
<i>Autres</i>	Autres	15	51	66
	Construction navale	1	3	4
<i>Indéterminée</i>	Indéterminée	2	0	2
TOTAL		398	379	777
Nombre d'intervenants ayant déclaré deux professions (pluriactivité)		24	1	25
NOMBRE TOTAL D'INTERVENANTS		374	378	752

Source : Compilation à partir des registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1856 – 1911.

Le transport maritime forme le second sous-secteur d'activité économique en importance parmi les intervenants de notre corpus ayant déclaré une profession. En effet, 38% des individus ont mentionné être marin, navigateur ou maître-navigateur (voir tableau 1.1)⁴³. Comme nous l'avons déjà mentionné, les contraintes du territoire de la

⁴² Certaines professions peuvent être difficiles et même impossibles à classer, faute de précision. C'est pourquoi nous avons créé les catégories « autres » et « indéterminée ». Près du deux tiers des intervenants classés dans la première catégorie mentionnée se sont déclaré comme étant « gentleman ». Ce terme pouvant être associé à diverses caractéristiques, il n'a pu être classé plus précisément. Les données illisibles ont quant à elle été classées dans la catégorie « indéterminée ».

⁴³ Les intervenants de cette catégorie se sont, dans 94% des cas, déclarés « mariner » ou « master mariner ». La traduction de ces termes peut parfois porter à la confusion et avoir plusieurs sens. Dans la petite navigation, le terme « mariner » désigne souvent un navigateur et non un marin dans le sens d'employé. En ce qui a trait au deuxième terme, l'individu s'étant déclaré « master mariner » peut être le

péninsule donnent une place prépondérante à l'industrie du transport maritime. Il n'est donc pas surprenant de voir une proportion aussi élevée d'intervenants liés à la navigation. Le gouvernement canadien entreprend d'ailleurs d'importants travaux portuaires en Gaspésie au tournant du siècle afin de faciliter le transport maritime et l'ouverture de la région au monde extérieur⁴⁴. En effet, un agent de la compagnie Robin, Henry De Veuille, déplorait au député fédéral de Gaspé l'existence d'un seul et unique port sur la péninsule en 1881, soit celui du Bassin de Gaspé. C'est pourquoi une vingtaine de travaux d'aménagements portuaires sont mis branle entre 1898 et 1910 en plus de ceux déjà commencés dans les années 1880. La construction de nouveaux quais facilitera bien entendu la navigation. Les liaisons maritimes avec le centre de la province et les Maritimes s'accroissent, notamment en raison des fortes exportations des entreprises de pêche anglo-normandes.

À ce sujet, Roch Samson défend que le contrôle des compagnies se situait autant en amont qu'en aval de la production ; signe d'une adaptation réussie du capitalisme-marchand⁴⁵. Mais pourquoi nos intervenants sont-ils autant impliqués dans le transport maritime si ce sont les commerçants qui monopolisent le marché de l'exportation? André Lepage soutient que la compagnie Robin a régulièrement mobilisé des transporteurs indépendants au milieu du XIX^e siècle pour s'approvisionner sur les

maître-navigateur ou autrement dit le capitaine du navire. Il peut également s'agir d'un maître qui a des apprentis sous son autorité. Ce terme peut aussi servir à désigner le patron de l'embarcation. Or, ce dernier n'est pas obligé de se trouver à bord de l'embarcation en tout temps, mais peut tout simplement être responsable des décisions concernant l'utilisation du navire.

⁴⁴ Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, p. 350, 489 – 490.

⁴⁵ Roch Samson, « La Gaspésie au XIX^e siècle : espace maritime, espace marchand », *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 28, no 73-74 (1984), p. 212.

marchés de Québec et d'Halifax⁴⁶. Il n'y a pas de raisons de croire que cette pratique ne s'est pas répandue au fil du temps, mais pour le confirmer, il nous faudrait mieux connaître l'utilisation que les propriétaires font de leur navire⁴⁷. En effet, les registres d'immatriculation maritime ne nous permettent pas de connaître l'utilisation que font les propriétaires de leur embarcation⁴⁸. L'étude des cargaisons dans les registres d'arrivées des grands centres portuaires pourrait permettre de combler cette lacune. David J. McDougall soutient ainsi que les *Ship arrivals and departures* analysés démontrent que les navires construits dans la Baie de Gaspé au cours du XIX^e siècle transportaient des marchandises de toute sorte jusqu'à la ville de Québec et dans les ports des provinces atlantiques⁴⁹.

Sans nous livrer à un jumelage systématique des arrivées de navires (voir note infra) avec les enregistrements maritimes, nous avons tout de même tenté un rapide sondage dans les sources afin de tester l'hypothèse de la commercialisation des surplus sur le marché de Québec. Nous avons ainsi été en mesure de retracer bon nombre de transports de marchandises au port de Québec effectués par les patrons de navires de notre corpus. C'est le cas notamment de Edward Quigley, maître-navigateur de profession, qui se rend dans la capitale en octobre 1883 à bord de la *Dominion* (73 t.),

⁴⁶ Lepage, « Le capitalisme marchand et la pêche... », p. 215.

⁴⁷ Un long travail de jumelage dans les registres d'arrivées du port de Québec (*Dominium Imports*), hors de portée dans le cadre de la présente recherche, mériterait un jour d'être entrepris. Ces registres (1874-1876 ; 1883-1897) nous renseignent non seulement sur le contenu des cargaisons des navires accostant à Québec, mais nous fournissent également des informations sur l'embarcation (provenance, tonnage, maître d'équipage, etc.), rendant ainsi certains jumelages possibles avec les registres de l'immatriculation maritime. Pour de plus amples pistes de réflexion, voir Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 73.

⁴⁸ Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 73.

⁴⁹ David J. McDougall, « The Shipbuilders, Whalers and Master Mariners of Gaspé Bay in the Nineteenth Century », Lewis R. Fisher et Eric W. Sager, dir., *The Enterprising Canadians: Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820 - 1914*, St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979, p. 128.

une goélette dont il détient des parts en partenariat avec John et Michel Quigley, pour y livrer 760 barils de harengs en provenance de Gaspé. Certains exploitants effectuent d'ailleurs des liaisons suivant une fréquence plus soutenue. Prenons l'exemple de Robert Chicoine Junior. Celui-ci voyage vers Québec avec la *River Belle* (82 t.) chaque automne de 1890 à 1893 pour y écouler diverses marchandises (huile de morue, harengs, poisson séché, poisson salé, patates, planches, cordes de bois et ferraille). Ce navigateur détient d'ailleurs son bâtiment en partenariat avec deux autres navigateurs et deux marchands. Ce faible échantillon tend à confirmer la présence d'entrepreneurs indépendants gaspésiens sur le marché de Québec. Normand a d'ailleurs tiré profit des *Dominion Imports* pour inventorier les localités desservant Québec par cabotage. Il ressort de ses analyses que bon an mal an, de nombreux navires proviennent de la péninsule gaspésienne (Cap-Chatte, Carleton, Gaspé, Grande-Rivière, Matane, New Carlisle, Paspébiac, Percé, etc.⁵⁰)

Au vu de l'importance au point de vue économique de la pêche à morue en Gaspésie durant la période à l'étude, il est tout à fait logique de croire que de nombreux pêcheurs se sont procuré un navire afin de combler leurs propres besoins. Selon Mario Mimeault, le quasi-monopole des compagnies anglo-normandes a marginalisé l'implication économique des Canadiens : « Il ne leur restait, à eux comme aux Canadiens, que l'exploitation des postes isolés, les liaisons côtières et le cabotage⁵¹ ». En regard du faible nombre d'intervenants s'étant déclarés « pêcheurs » (16 au total), il

⁵⁰ Pour un tableau synthèse des *Dominion Imports* sur la provenance des petits navires arrivés à Québec, voir France Normand, « Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle », mémoire de maîtrise (études québécoises), UQTR, 1988, p. 100 – 103.

⁵¹ Mario Mimeault, « Le capital industriel des pêches dans la baie de Gaspé de 1760 à 1866 », *Acadiensis*, vol. XXV, no 1 (automne 1995), p. 44.

y a tout lieu de s'interroger sur les trajectoires pouvant conduire au « statut » de marin. Ceci confirmerait une ascension sociale grâce à l'acquisition d'un patrimoine maritime.

En se référant au tableau 1.1, il est possible d'observer quelques différences importantes entre les professions mentionnées par des individus résidant en Gaspésie et ceux habitant en dehors de la péninsule. Il existe tout d'abord un écart notable au sein de la catégorie « Autres ». Celui-ci vient tout simplement du fait que la majorité des intervenants s'étant déclarés « gentlemen » ne résident pas dans la région. En effet, 36 des 42 gentlemen dénombrés proviennent des îles anglo-normandes de Jersey. Les gentlemen vivent généralement de leurs activités d'investissements et sont régulièrement associés à la bourgeoisie, au monde du commerce et aux professions libérales.

Nous avons également répertorié un important contraste au niveau de l'agriculture. En effet, 94% des intervenants travaillant dans ce domaine habitent en Gaspésie. Cela peut s'expliquer par le fait qu'une majorité des intervenants résidant hors de la région habite la Côte-Nord et les grandes villes ; des zones peu propices à l'agriculture. Pour les résidents gaspésiens, l'activité a tendance à demeurer marginale malgré les progrès de la fin du XIX^e siècle. Il s'agit plutôt d'une agriculture de subsistance qui s'associe souvent à d'autres occupations telles que la pêche et la coupe de bois⁵². La seule zone propice à l'agriculture se situe dans la Baie-des-Chaleurs où le climat et le relief sont plus profitables. Dans le reste de la péninsule, la pêche demeure la principale activité économique⁵³.

⁵² Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, p. 470.

⁵³ *Ibid.*, p. 204.

À première vue, la pluriactivité ne semble toutefois pas être l'une des principales caractéristiques de nos intervenants. En effet, seulement 25 des 752 intervenants ont déclaré deux professions au fil des ans. Il s'agit majoritairement de cultivateur-navigateur (13 cas). Différents travaux se sont intéressés à la pluriactivité dans les milieux maritimes au fil du temps. Dans son étude sur les sociétés littorales d'Europe entre le XVII^e et le XIX^e siècle, Gérard Le Bouëdec a décrit la pluriactivité littorale comme étant une économie de subsistance qui fait appel à diverses sources de revenus et qui reflète l'originalité du territoire⁵⁴. Dans le même ordre d'idées, France Normand a caractérisé cette notion comme étant une conjugaison de métiers d'eau et de terre. En s'interrogeant sur la primauté du rapport à l'espace maritime chez les sociétés du littoral laurentien et atlantique est du Québec à la fin du XIX^e siècle, Normand a constaté que la pluriactivité était courante en 1871 pour son terrain d'enquête. Un peu plus du tiers des individus inscrits dans les listes nominatives des recensements décennaux canadiens déclarent deux métiers⁵⁵.

Dans tous les cas, les auteurs s'entendent pour dire que les sources sous-évaluent la présence de la pluriactivité au sein des habitants. En effet, les activités complémentaires et saisonnières ne sont pas toujours déclarées, surtout si elles ne sont pas perçues comme un travail à proprement parler⁵⁶. Ainsi, il est fort probable qu'une

⁵⁴ Gérard Le Bouëdec, « La pluriactivité dans les sociétés littorales (XVII^e-XIX^e siècle) », *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 109, no 1 (2002), p. 88.

⁵⁵ Normand, « Une "vocation maritime" pour les populations... », p. 91 et 92.

⁵⁶ En analysant le tableau 8 du recensement de 1871, il s'avère toutefois possible d'observer une pluriactivité officieuse. En effet, certains cultivateurs déclarent posséder des engins de pêche ainsi que des prises importantes. Pour plus d'éléments sur cette piste de réflexion, voir Normand, « Une "vocation maritime" pour les populations... », p. 92.

partie de nos intervenants s'adonnent à plus d'une occupation. Les personnes œuvrant dans l'industrie transport maritime sont les plus susceptibles d'avoir plus d'un revenu comme nous pouvons le constater au sein de la pluriactivité dénombrée. Selon Le Bouëdec, la pluriactivité maritime s'inscrit bien dans différents calendriers : « La pluriactivité est donc un mode de vie parfaitement intégré par les habitants qui profitent de leur situation entre terre et mer. Ils gèrent leur territoire et leur temps en tirant parti de la saison des activités maritimes et agricoles⁵⁷ ». Le cabotage s'associe bien au rythme des pêches, mais également avec la planification de l'agriculture. Généralement, les individus s'adonnant au petit transport maritime passent 40 à 50% de leur temps sur la terre ferme, leur permettant ainsi de se consacrer à d'autres activités⁵⁸. L'activité maritime peut alors demeurer l'occupation principale ou devenir l'activité d'appoint. Le Bouëdec a d'ailleurs constaté que beaucoup de marins possèdent de l'équipement agricole en plus de l'équipement nécessaire à leur activité maritime. Selon Paul Charest, cette stratégie de pluriactivité s'avère plus précisément être une stratégie d'adaptation généralisée. En effet, les familles combinent de multiples activités d'exploitation tout au long d'un cycle annuel⁵⁹. Ces stratégies visent d'ailleurs à exploiter des ressources dispersées dans le temps et dans l'espace et suivant un cycle régulier. Par exemple, la population pêche et cultive la terre l'été alors qu'elle coupe du bois l'hiver.

⁵⁷ Gérard Le Bouëdec, « Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle », *Rives méditerranéennes*, no 35 (2010), p. 77.

⁵⁸ Le Bouëdec, « La pluriactivité dans les sociétés... », p. 87.

⁵⁹ Paul Charest, « Stratégies d'adaptation généralisées et écosystèmes spécialisés : le cas de la Côte-Nord du golfe Saint-Laurent », *Anthropologie et Sociétés*, vol. 1, no 1 (1976), p. 23.

1.2.2 Des investisseurs aux créanciers : différentes implications

Tournons-nous maintenant vers le profil des intervenants, vu sous l'angle du type de transaction effectuée. Généralement, les transactions inscrites dans les registres de l'immatriculation peuvent être regroupées selon deux grandes catégories : les transactions relatives à la propriété (enregistrement initial et ventes de diverses natures) et les transactions relatives à l'hypothèque. Il s'avère alors important de distinguer les rôles des intervenants. En effet, le profil des intervenants tend à changer selon le caractère de la transaction. Les acheteurs et entrepreneurs actifs au niveau de la propriété ne proviennent pas du même milieu que les créanciers, qui eux, financent les propriétaires de la flotte gaspésienne.

Bien entendu, il y a davantage d'individus associés aux transferts concernant les titres de propriété qu'à l'hypothèque (voir tableau 1.2). Bien que le monde du commerce et des services soit toujours majoritaire lorsque l'on examine les hypothèques et autres prêts, l'écart se creuse considérablement vis-à-vis des gens œuvrant dans l'industrie du transport maritime. En effet, 62% des déclarants ont mentionné évoluer dans le premier secteur d'activité économique contre 27% pour le second. Les personnes œuvrant dans le monde du commerce ayant généralement plus de capitaux, elles sont davantage susceptibles de s'impliquer dans le financement des navires en y voyant une occasion d'affaires. Nous nous intéresserons cependant davantage à la question du financement de la flotte de navires gaspésiens dans le prochain chapitre. Nous y étudierons notamment la provenance des créanciers, mais nous tenterons également de voir à qui les individus associés au transport maritime prêtent-ils.

TABLEAU 1.2
Secteurs d'activité économique des intervenants selon le type de transaction, 1871 – 1911 (tous lieux de résidence confondus)

<u>SECTEUR D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE</u>	<u>SOUS-SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE</u>	<u>Transactions sur la propriété</u>	<u>Transactions sur l'hypothèque</u>
<i>Extraction et transformation primaire</i>	Agriculture	50	1
	Pêche	16	0
	Foresterie	0	0
<i>Industries manufacturières</i>	Industries manufacturières (tous)	1	2
<i>Commerces et services</i>	Commerces et services (tous)	250	88
<i>Transport</i>	Transport maritime	260	37
	Autres transports	0	0
<i>Autres</i>	Autres	55	11
	Construction navale	3	1
<i>Indéterminée</i>	Indéterminée	2	0
TOTAL		637	140
Nombre d'intervenants ayant déclaré deux professions (pluriactivité)		25	0
NOMBRE TOTAL D'INTERVENANTS		612	140

Source : Compilation à partir des registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1856 – 1911.

Qu'en est-il du profil des acheteurs? La tendance est à l'inverse lorsque nous examinons d'où proviennent les intervenants associés au niveau des titres de propriété. Contrairement à ce que nous avons pu constater auparavant en étudiant le corpus dans son ensemble, une large part des individus impliqués provient maintenant du transport maritime (41% des déclarations). Ce sous-secteur devance alors de peu le monde du commerce et des services (39%). Selon Maurais, il n'y a rien de surprenant à voir autant de navigateurs faire l'acquisition d'une embarcation⁶⁰. En effet, la polyvalence des

⁶⁰ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 84.

goélettes leur permet de s'en servir pour leurs propres activités de pêche, de commerce ou de transport.

Il s'avère également nécessaire d'étudier l'évolution du profil des intervenants associés au corpus à l'étude afin de mieux comprendre la réalité de la petite industrie du transport maritime de la Gaspésie (voir tableau 1.3). Le nombre total d'intervenants selon les décennies est la première caractéristique observable. Celui-ci passe de 210 dans les années 1870 à 296 dans la décennie suivante, avant de redescendre à 96 à la fin de la période. En superposant ces données au nombre de navires de la flotte reconstitué par les listes d'enregistrement, nous obtenons une courbe de progression tout à fait similaire. En effet, la flotte gaspésienne de 1871 est composée de 71 unités. Ce total augmentera légèrement dans les années suivantes, avant de commencer à décliner en 1886 pour atteindre le plancher de 25 embarcations. Comme nous l'avons mentionné précédemment, l'entière des flottes du Québec et des Maritimes ont connu un recul manifeste au niveau de leur effectif dans le dernier quart du XIX^e siècle en raison, notamment, du déclin du trafic océanique et de l'amélioration des transports terrestres. Combiné aux nombreuses faillites des compagnies du secteur morutier au milieu des années 1880, la flotte gaspésienne décline rapidement, d'où la baisse particulière du nombre d'intervenants.

TABLEAU 1.3
Évolution des secteurs d'activité économique des intervenants, 1871 – 1911
(tous types de transactions et tous lieux de résidence confondus)

<u>SECTEUR D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE</u>	<u>SOUS-SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE</u>	<u>1871 à 1880</u>	<u>1881 à 1890</u>	<u>1891 à 1901</u>	<u>1901 à 1911</u>
<i>Extraction et transformation primaire</i>	Agriculture	18	14	12	7
	Pêche	8	6	2	0
	Foresterie	0	0	0	0
<i>Industries manufacturières</i>	Industries manufacturières (tous)	0	2	1	0
<i>Commerces et services</i>	Commerces et services (tous)	114	121	64	39
<i>Transport</i>	Transport maritime	80	118	60	39
	Autres transports	0	0	0	0
<i>Autres</i>	Autres	4	40	10	12
	Construction navale	0	2	2	0
<i>Indéterminée</i>	Indéterminée	0	1	1	0
TOTAL		224	304	152	97
Nombre d'intervenants ayant déclaré deux professions (pluriactivité)		14	8	2	1
NOMBRE TOTAL D'INTERVENANTS		210	296	150	96

Source : Compilation à partir des registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1856 – 1911.

Mais ce contexte économique instable s'accompagne-t-il d'une restructuration du profil des intervenants impliqués? Bien que la reconfiguration soit somme toute mineure, elle demeure perceptible au sein des deux sous-secteurs d'activité économique majoritaires, soit le domaine des commerces et services et celui du transport maritime. Dans les années 1870, un peu plus de la moitié des déclarations sont l'objet d'un intervenant associé au monde du commerce. La participation de l'industrie du transport maritime se chiffre quant à elle à 36% pour la même décennie. Dès la décennie suivante, nous notons une nette régression de la participation des marchands et autres pourvoyeurs

de services (40%) au profit, notamment, du transport par l'eau (39%). Ce relatif équilibre subsistera jusqu'à la fin de la période à l'étude. Ce recul de la classe marchande semble attribuable au contexte de crise économique internationale. Ce déclassement donne toutefois une chance aux petites propriétaires internes de racheter des navires à coût moindre. Comme nous l'avons vu précédemment, le vieillissement de la flotte est l'une des caractéristiques principales de la flotte gaspésienne au cours de notre période. Or, un navire usagé entraîne moins de coûts à l'achat et laisse une chance aux acteurs de mettre en place des stratégies économiques visant l'autonomisation de la population aux prises avec les grands marchands.

Puisque les déclarations de profession sont presque exclusivement faites par les acheteurs et les créanciers, il est tout à fait possible que les marins et les navigateurs aient racheté les navires des marchands en difficulté face au contexte de crise, y voyant là une occasion d'affaires, un moyen de s'insérer dans le processus d'échange commercial et d'acquérir un patrimoine substantiel. En séparant notre période au début de la crise du commerce de la morue en 1886, nous obtenons des données susceptibles de confirmer le recul manifeste des marchands dans la petite navigation. En effet, avant 1886 le secteur des commerces et services regroupe 52% des déclarations recueillies (368 déclarations) contre seulement 37% pour l'industrie du transport maritime. À partir de 1886, le sous-secteur de la navigation réunit 39% des mentions alors que les commerces et services obtiennent un pourcentage de seulement 37%.

Dans le même ordre d'idées, la catégorie « autres » fait un seul et unique bond dans les années 1880. Pour la plupart gentleman de l'extérieur du pays, ces individus du

monde des capitalistes externes ont probablement profité de la situation pour faire l'acquisition de navires usagés à prix moindre pour ensuite les transférer vers d'autres ports d'enregistrement. Ce redéploiement suppose la participation active de ces propriétaires-fréteurs à des activités extrarégionales et contribue bien entendu au déclin du nombre de navires de la flotte. Une analyse plus approfondie des transactions concernées pourrait confirmer ces hypothèses, mais les bouleversements qu'a connus le secteur morutier au cours des années 1880 tendent à confirmer cette idée. Comme nous l'avons mentionné, la compagnie Robin fait faillite en 1886 et en examinant de plus près les transactions, il est possible de voir que plusieurs membres de la famille se sont départis, cette même année, de leur part au sein de plusieurs navires.

1.2.3 L'évolution des profils à travers l'exploitation des listes nominatives des recensements décennaux canadiens

L'étude du profil des intervenants de la flotte gaspésienne prend un tout autre aspect lorsque nous les observons au travers des recensements. Pour ce faire, nous avons dû mettre en place un processus complexe de jumelage au sein des intervenants eux-mêmes et puis mettre en lien les intervenants unifiés avec ceux des listes nominatives des recensements décennaux canadiens de 1871 à 1911. Après avoir saisi les données des enregistrements maritimes des 149 navires gaspésiens actifs durant notre période, nous avons dénombré 1 692 intervenants différents ayant participé à 633 transactions entre 1856 et 1918. Bien que ces individus soient différenciés jusqu'à maintenant, il arrive souvent que ceux-ci soient actifs à plus d'une reprise dans notre corpus. Or, comment faire pour regrouper ces personnes et leurs actions au sein d'un seul et unique individu? Pour ce faire, nous avons combiné plusieurs démarches. Tout d'abord, les

intervenants ayant les mêmes informations de base et agissant à plus d'un titre au sein d'un même enregistrement ont automatiquement été regroupés au sein d'un intervenant unifié. Dans quelques cas, l'intervenant peut avoir changé de lieu de résidence ou de profession au sein d'un même enregistrement, mais il détient toujours le même nombre de parts et transige avec les mêmes partenaires. Il s'avère par contre plus compliqué de basculer d'un enregistrement à un autre. Nous avons donc utilisé l'algorithme phonétique « soundex⁶¹ » dans le but de réunir un groupe de résultats potentiels rapides pour chaque intervenant. Afin d'obtenir des jumelages officiels à 100%, nous avons regroupé les intervenants ayant le même nom, le même lieu de résidence et la même profession. Si moins de trois de ces conditions sont regroupées, le jumelage devient « potentiel » et demande davantage d'investigation. Dans certains cas, la présence des mêmes partenaires d'affaires au sein d'une transaction nous a permis de rendre ces jumelages officiels. Nous avons ainsi réduit notre corpus de 1 692 intervenants à 554 intervenants unifiés (incluant quelques compagnies), dont 278 résideront en Gaspésie au cours de leur vie.

Nous avons par la suite reproduit la même démarche afin de lier les individus de la base de données Pomareq avec les individus des recensements canadiens de l'IMPQ⁶². Nous avons alors obtenu des jumelages officiels pour 194 de nos intervenants unifiés. Il a également été possible de lier les individus recensés entre eux. Le *Census Act*, rédigé en 1851, a décrété le recensement « scientifique » de la population canadienne en 1852,

⁶¹ Ce processus implique une codification de la prononciation des noms afin d'éviter les différences mineures d'orthographe. Il est par la suite rapide de rechercher des noms sans avoir l'orthographe exacte.

⁶² Pour plus d'informations sur le projet POMAREQ, l'infrastructure de recherche IMPQ et la base de données BALSAC, consultez l'introduction.

en 1861, puis à toutes les décennies⁶³. Cela permet généralement d’avoir une idée générale de la situation d’un individu aux dix ans. Nous nous sommes donc inspirés des procédures de jumelages du projet BALSAC pour mettre en place notre démarche. Celle-ci repose donc sur la comparaison d’attributs individuels (données nominatives) et contextuels (structure familiale et information résidentielle). Nous avons ainsi obtenu une moyenne de 2,7 liaisons aux recensements par individus. Les différents jumelages effectués rendent ainsi possible l’étude des trajectoires individuelles et des dynamiques relationnelles et familiales au travers des données longitudinales mises de l’avant par notre travail⁶⁴. Mais avant de nous concentrer sur les individus à proprement dit, il s’avère nécessaire de dresser un portrait général des professions déclarées par nos intervenants dans les recensements couvrant notre période.

1.2.4 Le jumelage aux recensements : l’ouverture à de nouvelles échelles d’analyse

En analysant brièvement le tableau 1.4 sur l’évolution des secteurs d’activité économique des intervenants au travers des recensements canadiens, nous remarquons rapidement une modification substantielle de la proportion des sous-secteurs représentés. La pêche et l’agriculture s’ajoutent maintenant au transport maritime et aux commerces et services déjà fortement représentés dans les registres de l’immatriculation maritime. Alors que les deux derniers sous-secteurs concentraient respectivement 39% et 44% des intervenants dénombrés dans les enregistrements, nous avons maintenant quatre catégories (pêche, commerces et services, transport maritime et agriculture) qui

⁶³ Pour en connaître davantage sur la mise en place des recensements canadiens modernes, voir Bruce Curtis, *The Politics of Population. State Formation, Statistics, and the Census of Canada, 1840 – 1875*, Toronto, University of Toronto Press, 2001, p. 95 – 96.

⁶⁴ Ces pistes de recherche ont initialement été proposées par France Normand et Karine Maurais. Voir Normand, « Une “vocation maritime” pour les populations... », p. 85 – 97, et Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 109.

représentent chacune entre 20% à 28% du nombre de déclarations totales de nos intervenants recensés. Ainsi, près de 96% des individus dénombrés proviennent de ces principaux sous-secteurs. D'un point de vue général, le nombre d'individus associés à ces catégories tend à diminuer au fil du temps tout comme le nombre de navires actifs en Gaspésie au cours de cette période.

TABLEAU 1.4
Évolution des secteurs d'activité économique des intervenants dans les
recensements canadiens, 1871 – 1911⁶⁵
(tous types de transactions et tous lieux de résidence confondus)

<u>SECTEUR D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE</u>	<u>SOUS-SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE</u>	<u>1871</u>	<u>1881</u>	<u>1891</u>	<u>1901</u>	<u>1911</u>	<u>Total</u>
<i>Extraction et transformation primaire</i>	Agriculture	18	14	23	21	7	83
	Pêche	36	35	26	12	9	118
	Foresterie	0	0	2	0	2	4
<i>Industries manufacturières</i>	Industries manufacturières (tous)	0	0	0	0	0	0
<i>Commerces et services</i>	Commerces et services (tous)	18	33	27	26	6	110
<i>Transport</i>	Transport maritime	26	26	24	8	3	87
	Autres transports	0	0	0	0	0	0
<i>Autres</i>	Autres	1	0	0	1	3	5
	Construction navale	0	1	3	0	0	4
<i>Indéterminée</i>	Indéterminée	0	1	0	1	2	4
TOTAL		99	110	105	69	32	415
Nombre d'intervenants ayant déclaré deux professions (pluriactivité)		6	3	6	2	7	24
NOMBRE TOTAL D'INDIVIDUS		93	107	99	67	25	391

Source : Compilation à partir des listes nominatives des recensements décennaux canadiens, 1871 à 1911.

⁶⁵ Il est important de noter qu'au moment de dresser ce tableau, la saisie des données du recensement gaspésien de 1911 n'était pas complétée par l'IMPQ. Toutefois, vu le faible total de navires actifs en 1911 (25 embarcations), il est tout à fait normal de dénombrer moins d'intervenants dans les enregistrements et d'obtenir moins de jumelage dans les recensements.

Mais pourquoi ces données sont-elles si différentes de celles obtenues au travers de l'analyse des enregistrements maritimes? Il faut tout d'abord préciser que chaque élément dénombré dans ces derniers rend compte de la situation alors que l'intervenant est actif. Il s'agit alors d'un instantané de la situation. Dans le cas des recensements, nous avons plutôt un aperçu global de la trajectoire professionnelle d'un individu qui a été actif à un moment ou à un autre dans la petite industrie du transport maritime gaspésien⁶⁶. À la lumière de ces nouvelles informations, nous pouvons émettre l'idée que l'acquisition d'un patrimoine maritime par une personne peut s'avérer être un facteur de mobilité sociale important au fil du temps. En effet, la combinaison des registres de l'immatriculation maritimes et des recensements canadiens nous permet d'approfondir notre niveau de lecture en ajoutant, entre autres, l'échelle de parenté comme unité d'analyse. Certains parents se sont-ils associés afin d'accroître leur patrimoine maritime? Les changements professionnels sont-ils perceptibles dans les déclarations des pêcheurs et agriculteurs qui se sont lancés dans l'industrie du transport maritime? L'étude de ces données laisse déjà entrevoir la mise en place de stratégies de survie et de reproduction par les sociétés littorales en marge des grands circuits d'échange.

Allons-y d'un dernier constat avant de conclure ce chapitre. À la lumière des données recueillies des intervenants des enregistrements maritimes au travers d'un classement socioprofessionnel (voir tableau 1.5), il devient évident que la petite industrie

⁶⁶ Rappelons d'ailleurs qu'il suffit d'avoir un seul jumelage parfait entre les enregistrements maritimes et les recensements pour ensuite pouvoir lier ces derniers entre eux sans égards aux informations recueillies dans les registres maritimes.

du transport maritime gaspésien est globalement dominée par les deux mêmes sous-secteurs d'activité économique. Ainsi, les marchands et les commerçants regroupent 40% des déclarations contre 38% pour les métiers manuels qualifiés liés à l'activité maritime. Cette dernière catégorie regroupe les individus pratiquant un métier de l'eau manuel nécessitant un apprentissage et des connaissances particulières, soit les marins, les charpentiers navals, les navigateurs et les maîtres-navigateurs⁶⁷. Somme toute, il s'avère important d'avoir certains moyens et/ou certaines compétences afin de pouvoir s'insérer dans l'industrie du transport maritime.

⁶⁷ À partir de 1883, la loi canadienne exige, pour la navigation côtière, certaines compétences de la part des marins afin de leur attribuer le grade de « second » ou de « capitaine ». L'individu doit notamment témoigner de connaissances suffisantes en art nautique et avoir navigué en mer pendant un temps relatif. Pour en connaître davantage sur l'évolution des normes régissant la pratique du métier, voir Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 147 – 160.

TABLEAU 1.5
Évolution du classement professionnel des intervenants, 1871 – 1911
(tous types de transactions et tous lieux de résidence confondus)

<u>CLASSEMENT PROFESSIONNEL</u>	<u>1871 à 1880</u>	<u>1881 à 1890</u>	<u>1891 à 1901</u>	<u>1901 à 1911</u>	<u>TOTAL</u>
<i>Marchands et commerçants</i>	107	107	63	33	310
<i>Professions libérales</i>	1	7	0	3	11
<i>Métiers non manuels liés à l'activité maritime</i>	4	3	2	3	12
<i>Autres métiers non manuels</i>	5	4	2	1	12
<i>Métiers manuels qualifiés liés à l'activité maritime</i>	77	118	60	37	292
<i>Autres métiers manuels qualifiés</i>	1	0	1	3	5
<i>Métiers manuels non qualifiés liés à l'activité maritime</i>	8	6	2	0	16
<i>Autres métiers manuels non qualifiés</i>	18	14	12	7	51
<i>Autres</i>	3	43	9	10	65
<i>Indéterminée</i>	0	2	1	0	3
TOTAL	224	304	152	97	777
Nombre d'intervenants ayant déclaré deux professions (pluriactivité)	14	8	2	1	25
NOMBRE TOTAL D'INTERVENANTS	210	296	150	96	752

Source : Compilation à partir des registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1856 – 1911.

Bien que les intervenants aient tous un lien avec la mer par le biais de leur implication dans le transport maritime, ceux-ci n'ont pas tous un rapport exclusif avec celle-ci. Ainsi, un peu moins de la moitié des individus impliqués (41% des déclarations) affirment pratiquer une profession dite maritime. Les métiers de l'eau regroupent tous les emplois des sphères maritimes (pêche, chasse, transport commercial) et paramaritimes (administration portuaire, douanes, fonction de services, charpenterie

navale) liés à l'exploitation ou à la fréquentation de la mer et du littoral⁶⁸. Il s'agit là d'un pourcentage relativement moins élevé que Maurais qui obtenait 77% de propriétaires marins ou navigateurs pour la petite flotte du Bas-Saint-Laurent⁶⁹. Nos données se rapprochent davantage de l'étude de Normand sur la batellerie du port de Québec où la majorité des propriétaires pratiquait un métier de la terre⁷⁰. La présence de nombreuses compagnies de pêche à la morue séchée utilisant les transports par voie maritime y est certainement pour beaucoup. Les métiers de la terre regroupent ainsi 59% des déclarations de nos intervenants. Toutefois, comme le soutient Le Bouëdec : « Dans cet espace d'interface qu'est la zone littorale, les usages de la mer ne déterminent pas de clivages étanches entre les populations terriennes et maritimes. Le rapport à la mer est variable⁷¹ ». Ainsi, il y a fort à parier que la pluriactivité soit d'autant plus présente que nous le laissent croire les données recueillies.

Ainsi, l'étude des profils entrepreneuriaux associés au transport maritime gaspésien nous a permis d'en apprendre davantage sur la cohorte des exploitants de la flotte de notre corpus. Le marché des transactions est dominé par les intervenants de deux sous-secteurs d'activité économique, soit les commerces et services et l'industrie du transport maritime. Le contexte de crise des années 1880 viendra toutefois diminuer la contribution des marchands au profit d'autres secteurs d'activité et notamment celui de la navigation. L'étude des données recueillies dans les recensements laisse entrevoir

⁶⁸ Normand, « Une "vocation maritime" pour les populations... », p 87.

⁶⁹ Maurais, « Activité et propriété maritimes ... », p. 84.

⁷⁰ Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 162.

⁷¹ Le Bouëdec, « La pluriactivité dans les sociétés ... », p. 62.

une tout autre dynamique aux trajectoires longitudinales des exploitants de la batellerie gaspésienne.

CONCLUSION

Il ressort de nos analyses que la flotte gaspésienne, caractérisée par une large présence de goélettes, connaît un déclin majeur à partir du milieu des années 1880, autant en nombre d'unité, qu'au chapitre du tonnage ou d'âge des embarcations. Comparable aux autres flottes du Québec et des Maritimes, l'évolution de la batellerie gaspésienne reflète l'instabilité de l'économie ambiante. Suite à une grave crise économique dans les années 1870 et à une succession de conjonctures défavorables, le commerce de la morue gaspésienne, principal moteur économique de la région, ralentit et de nombreuses entreprises doivent déclarer faillite. Combinée au déclin de l'industrie navale de la province, la structure de la flotte gaspésienne s'en retrouve ébranlée. La capacité de transport de la flotte diminue considérablement, tout comme le tonnage moyen des embarcations. L'âge moyen des navires va plus que doubler au cours de la même période. Seule la répartition voile/vapeur demeure inchangée entre les deux pôles de notre étude.

Ce contexte économique instable influence également le profil professionnel des intervenants actifs au sein de la flotte gaspésienne. Nous avons établi que les commerces et services et l'industrie du transport maritime étaient les deux principaux sous-secteurs d'activité économique des propriétaires et des créanciers de notre cohorte. Les marchands combinent leurs activités commerciales au transport maritime pour faire

d'une pierre deux coups, alors que les navigateurs profitent de la situation géographique de la région pour transporter les marchandises vers les grands marchés urbains. La situation économique des années 1880 contribue toutefois à restructurer le profil des intervenants impliqués. Les marchands sont alors appelés à diminuer leur implication au sein de la navigation et à se départir de certains de leur acquis. Plusieurs navigateurs de la région et des acteurs externes en profiteront pour acheter des navires usagés à prix moindre.

Le jumelage des données des registres de l'immatriculation maritime avec les listes nominatives des recensements a permis de mettre au jour les trajectoires personnelles de nos intervenants. Un certain nombre d'individus ont combiné, à un moment ou à un autre de leur vie, des activités de pêche et des activités agricoles. Sans être quantifiables pour le moment, ces initiatives traduisent la présence d'une pluriactivité et/ou d'une mobilité sociale jusque-là peu explorée. Cela ouvre également la voie à l'étude des stratégies économiques entourant l'acquisition et l'exploitation d'un navire.

CHAPITRE 2

LES STRATÉGIES ÉCONOMIQUES ENTOURANT L'ACQUISITION ET L'EXPLOITATION D'UN NAVIRE

Comme nous l'avons mentionné au précédent chapitre, deux groupes socioprofessionnels, les commerçants et les travailleurs des transports maritimes, se partagent principalement les navires immatriculés aux ports de Gaspé et de New Carlisle. Or, le lancement d'un navire commercial demande une mise de fonds considérable, hors de portée des moins nantis. Pour les classes populaires issues de l'agriculture, des pêcheries ou du monde des transports maritimes aux revenus modestes, souvent subordonnés aux intérêts des grands capitalistes, l'obstacle semblait pratiquement infranchissable. Malgré tout, plusieurs ont su faire preuve d'initiative et sont parvenus à accéder à la propriété. Le présent chapitre est consacré aux stratégies économiques déployées par les investisseurs – plus particulièrement les petits entrepreneurs en cabotage – afin d'acquérir et d'exploiter un navire. L'inventaire exhaustif des transactions sur les titres de propriété nous a permis de retracer le parcours des navires et de leur propriétaire pour l'ensemble de la période.

En premier lieu, nous nous intéresserons aux différentes formes d'investissement dans la batellerie gaspésienne. Le ralentissement économique des années 1880 a-t-il affecté l'activité financière entourant les navires? Nous scruterons ensuite les diverses stratégies de collaboration menant à la prise de contrôle d'un bateau. Une attention

particulière sera portée aux modèles des relations d'affaires et au partage des parts de propriété. Nous suivrons également l'évolution du financement de la flotte.

2.1. LES FLUCTUATIONS DES TRANSACTIONS

Comme nous l'avons déjà mentionné, nous avons relevé 562 transactions sur les navires immatriculés aux ports de Gaspé et de New Carlisle au cours de la période 1871-1911. Nous nous proposons maintenant de suivre plus finement l'itinéraire de ces bâtiments en cernant l'évolution des titres de propriété et des hypothèques. L'examen détaillé des registres d'immatriculation et des transactions subséquentes au premier enregistrement a permis de mettre au jour divers types de transactions, soit une quinzaine au total¹. Ces différents actes ont été regroupés en deux grandes catégories ; les transactions concernant la propriété d'une part, et les actes relatifs au financement, c'est-à-dire les hypothèques, d'autre part. La première catégorie comporte non seulement les actes touchant l'acquisition et la cession de droits de propriété sur les navires, mais nous y avons également inclus l'enregistrement initial du navire (le titre fondateur du droit de propriété)². Nous avons relevé 436 transactions concernant la propriété et 126 transactions d'hypothèque. Comme l'a signalé Karine Maurais avant nous, l'analyse de l'enregistrement maritime offre à la fois une meilleure compréhension

¹ Les transactions suivantes ont été associées à la propriété : « bill of sale », 1^{er} enregistrement, 1^{er} enregistrement transféré, enregistrement de novo, transmission de la propriété après la mort à un exécuteur, transmission de propriété sous faillite, « sold by order... », saisie en raison d'une infraction à la loi des douanes, transmission de propriété sans testament, transmission de propriété par cause de décès et « bill of sale subject to mortgage ». Les actes ci-après ont quant à eux été assimilés à l'hypothèque : « mortgage », « discharge of mortgage », « transfer of mortgage », « mortgage to secure account current ».

² Karine Maurais, « Activité et propriété maritimes dans la région du Bas-Saint-Laurent (1874-1920) », mémoire de Maîtrise (études québécoises), UQTR, 2008, p. 72.

de la structure de la propriété et de l'évolution des modèles d'investissement dans le temps et dans l'espace³.

2.1.1 La nature des transactions

Donnons-nous un premier aperçu des diverses transactions effectuées sur les navires de notre flotte. Entre 1871 et 1911, il se réalise annuellement en moyenne 13,7 transactions. Celles-ci se répartissent en 15 types, principalement : les enregistrements, les actes de vente, les hypothèques et les quittances⁴. Les transports de créances, les actes de transmissions de la propriété après décès et les transferts pour cause de faillites sont aussi relativement répandus.

Le rythme des transactions est très soutenu au cours des années 1880 (voir figure 2.1). En effet, pas moins de 38% des transactions répertoriées (213 sur 562) sont effectuées au cours de cette décennie. Comme évoqué au premier chapitre, la crise économique internationale, les difficultés financières du secteur de la pêche à la morue de même que le déclin général du transport maritime – et notamment de la voile – semblent avoir eu des impacts directs sur le marché des navires gaspésiens. Certes, la flotte compte encore de nombreuses unités au milieu des années 1880 (voir chap. 1, figure 1.1), mais plusieurs bâtiments changent alors de mains. Rappelons qu'une certaine reconfiguration du profil des intervenants était en cours durant cette période,

³ *Ibid.*, p. 54.

⁴ Nous avons choisi ici de centrer l'analyse sur les titres suivants : enregistrements, enregistrements transférés, enregistrements de novo, actes de vente et hypothèques. Ceux-ci composent près de 81% de toutes les transactions répertoriées entre 1871 et 1911.

alors que les commerçants laissaient graduellement place aux navigateurs (voir chap. 1, tableau 1.3)⁵.

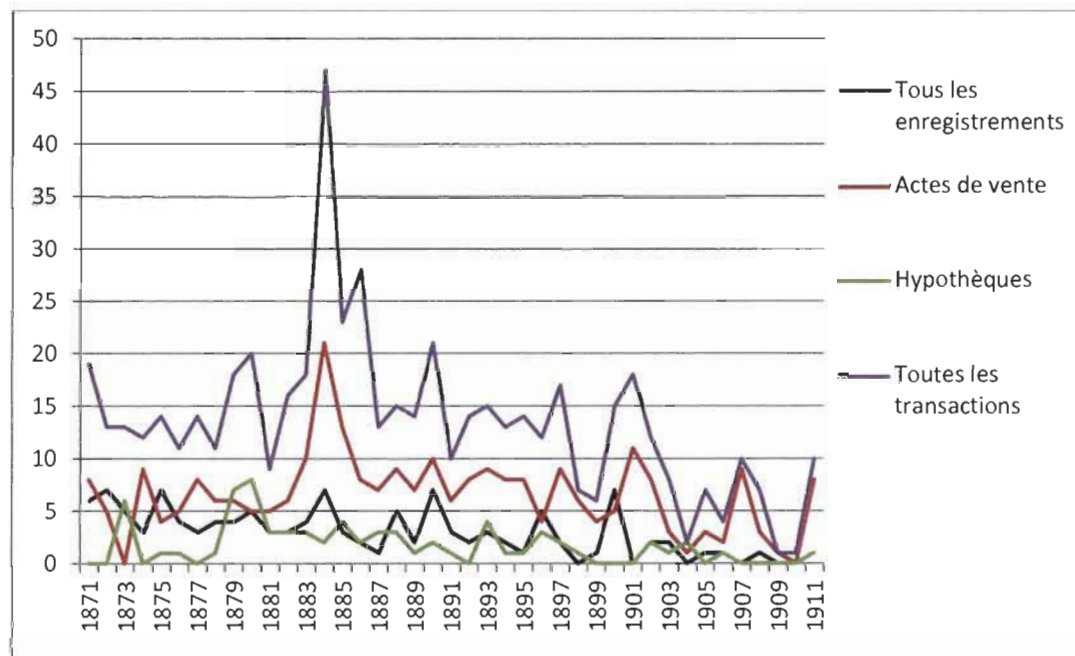
Le marché apparaît particulièrement mouvementé en 1884 (figure 2.1). À lui seul, le *Gleaner* compte, il est vrai, pour une bonne part des transactions (6 des 21 actes de vente), mais il n'en demeure pas moins que 13 unités sont transigées, soit environ 20% de la flotte active. Soulignons également l'effervescence de l'année 1886 ; là encore, les apparences peuvent être trompeuses, puisque pas moins de 11 transactions résultent en fait de transferts par leurs propriétaires suite à une faillite. Le marasme semble toucher plus directement un certain contingent d'armateurs (huit des onze navires en cause sont détenus par les mêmes intervenants). Ainsi, Raulin Robin, Philip Gosset et William Lempriere, trois marchands des îles de Jersey, vont tous céder leurs navires à leurs compatriotes, les *gentlemen* Gervaise LeGros, Ellias Collas et Edward de la Perrelle. Ce sont d'ailleurs ces trois associés qui vont reprendre la *Charles Robin and co.* en mars 1886. L'entreprise sera réorganisée sous le nom de *Charles Robin, Collas and Company Ltd* deux ans plus tard⁶.

La fréquence des transactions diminue sensiblement au tournant du siècle. Le taux de renouvellement de la flotte est alors au plus faible. Rappelons que le nombre d'unités en service a chuté de plus de 40% entre 1901 et 1911 (voir chap. 1, figure 1.1).

⁵ Se référer au premier chapitre.

⁶ En 1904, l'entreprise fusionne avec deux autres afin de former la *Robin, Jones and Whitman*. Celle-ci sera toujours active à la fin des années 1930. Voir Marc Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, Sainte-Foy, Les Éditions de l'IQRC, 1999, p. 399 – 400.

FIGURE 2.1
Répartition annuelle des principaux types de transactions, 1871 – 1911



Source : Compilation à partir des registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1871 – 1911.

Quant au calendrier des transactions⁷, il montre une étonnante concentration des ententes durant la saison de navigation, entre février et novembre (voir tableau 2.1). Les mois d'avril, de mai et de juin semblent être les plus propices à celles-ci. Bon nombre de navires sont lancés en mai et en juin, soit au début de la saison de la pêche et de la navigation⁸. Aussi, plusieurs hypothèques sont-elles contractées en mai. Nous reviendrons sur le recours au crédit dans une section subséquente.

⁷ Il s'agit ici de la date de l'enregistrement de l'acte chez le notaire et non pas de la date de la transaction. Plusieurs entrées des registres sont sans mention de date de la transaction (22% des cas). La date de l'enregistrement, toutefois, est toujours précisée. Somme toute, cela n'a pas beaucoup d'impact sur les données observées. Comme le précise Karine Maurais pour la flotte bas-laurentienne, 85% des transactions sont effectuées le même jour que l'enregistrement chez le notaire ou bien à l'intérieur du mois suivant. Voir « Activité et propriété maritimes... », p. 74.

⁸ Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, p. 264.

TABLEAU 2.1
Répartition mensuelle des principaux types de transactions, 1871 – 1911

<u>Mois</u>	<u>Tous les enregistrements</u>	<u>Actes de vente</u>	<u>Transactions sur la propriété</u>	<u>Toutes les transactions</u>
<i>Janvier</i>	6	4	10	17
<i>Février</i>	4	21	38	40
<i>Mars</i>	7	25	34	40
<i>Avril</i>	12	31	49	62
<i>Mai</i>	18	46	65	89
<i>Juin</i>	18	27	59	68
<i>Juillet</i>	8	17	27	38
<i>Août</i>	15	21	39	47
<i>Septembre</i>	9	17	30	40
<i>Octobre</i>	14	21	35	48
<i>Novembre</i>	5	21	28	43
<i>Décembre</i>	3	17	22	30

Source : Compilation à partir des registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1871 – 1911.

2.2. LES MODÈLES DE RELATIONS D'AFFAIRES

Les divers modèles de relations d'affaires qui supportent la propriété maritime gaspésienne doivent notamment être considérés sous l'angle des stratégies économiques mises de l'avant par les petits armateurs. En effet, la formation de partenariat est une avenue largement empruntée par les entrepreneurs de notre flotte. La propriété d'un navire étant divisible en 64 parts égales, les intervenants, comme on le sait, peuvent choisir de s'associer entre eux afin de réunir les capitaux suffisants pour acquérir, entretenir et exploiter un navire à un coût individuel moindre. Mais quelle forme ces associations prennent-elles? Certains contextes sont-ils plus propices que d'autres à la

formation de partenariats? Les navires de grand tonnage, en raison de leur coût plus élevé, font-ils davantage l'objet d'achats collectifs ?

2.2.1 Le partage de la propriété et le recours à l'association

La mise en commun des ressources prend la forme de deux modèles d'associations distincts. 1- Le partenariat « classique » est celui où les investisseurs se partagent la propriété (et généralement les revenus des opérations) de la façon dont ils le désirent (35 enregistrements). La portion du navire revenant à chacun des propriétaires est alors inscrite au certificat en terme de parts de propriété⁹. Ainsi, si deux individus s'associent pour acquérir chacun la moitié d'un navire, le nombre de parts qu'ils détiendront sera de 32. La majorité des partenariats que nous avons observés correspondent à ce modèle. Souple et malléable, cette forme de partenariat laisse chaque propriétaire libre de vendre ou d'hypothéquer ses parts, et ce, sans le consentement préalable de ses associés. Bien entendu, un exploitant ne peut pas disposer des parts de propriété d'une autre personne¹⁰. 2- Le second modèle d'association renvoie quant à lui à une plus grande intégration ; dans ce cas, les partenaires s'associent entre eux et acquièrent les parts de propriété de façon commune et solidaire (17 enregistrements). La mention « joint owner » sera alors inscrite au registre sous la rubrique de la répartition des parts. Ce type d'association fait en sorte que les parties viennent à former, juridiquement, une seule et même personne. Un copropriétaire n'a donc aucun recours légal contre son ou ses associés. Du même coup, il ne peut se séparer de ceux-ci sans

⁹ Alain Franck, *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent. Pratiques et coutumes du cabotage*, L'Islet-sur-mer, Musée maritime Bernier, 1984, p. 95.

¹⁰ S. R. Palmer, « Investors in London Shipping, 1820-1850 », Robert Craig, dir., *Maritime History*, vol. 2, Newton Abbot, David & Charles, 1973, p. 49.

que tous les copropriétaires vendent le navire en même temps. Cela implique également que les difficultés financières d'un exploitant ont des répercussions sur tous les autres. En effet, en codétenant des parts de propriété d'un navire, un intervenant en difficulté ne peut pas hypothéquer à lui seul une fraction de la propriété puisqu'il possède les mêmes parts que ses associés.

Bien que les avantages d'un tel modèle puissent paraître de prime abord limités, nous en avons répertorié plusieurs. Tout d'abord, les investisseurs ne risquent pas de se retrouver avec des copropriétaires indésirables, puisqu'ils conservent collectivement un droit de regard sur le choix du remplaçant advenant le retrait d'un partenaire. De la même façon, si un associé décède, ses parts de propriété ne peuvent pas être transmises ou rachetées sans le consentement des partenaires. Le recours à la copropriété implique des relations très étroites entre les parties. Cette forme de partenariat semble avant tout prisée par les familles (10 cas sur 17 impliquent des intervenants déclarant le même patronyme). Il existe en outre certains avantages juridique et financier au *joint-ownership*. En agissant ainsi, les entrepreneurs obtiennent une meilleure solvabilité, auprès des institutions et bailleurs de fonds que s'ils avaient agi seuls. Notons que plus du tiers des partenariats en communauté impliquent des petits patrons de navires.

Plusieurs chercheurs se sont intéressés au partage de la propriété dans l'industrie du transport maritime britannique. Selon S. R. Palmer, bien que la propriété individuelle soit le modèle le plus courant, les partenariats sont un modèle d'affaires fréquent chez les investisseurs de l'industrie du transport maritime londonien dans le second quart du XIX^e siècle. Deux facteurs influencent d'ailleurs le modèle de propriété, soit le risque et

le coût¹¹. En ayant plusieurs propriétaires, il devient possible de partager les coûts d'achat, d'entretien et d'exploitation tout en divisant également les risques de perte. En revanche, une association à plusieurs individus peut entraîner certains problèmes de gestion.

La question des partenariats au sein de l'industrie maritime canadienne du XIX^e siècle s'est aussi méritée l'attention de plusieurs chercheurs. L'étude de la flotte de Yarmouth (Nouvelle-Écosse) par David Alexander et Gerry Panting a permis de mettre en lumière deux grandes voies d'accès qui auraient permis aux individus d'amasser rapidement le capital nécessaire à l'achat d'un ou de plusieurs navires ; les deux modèles renvoient à la notion de partenariat¹². Alexander et Panting ont remarqué que dans un premier temps, les individus s'associent volontiers avec des membres de leurs familles afin de rassembler les fonds nécessaires au démarrage. Dans un second temps, certains investisseurs élargissent leurs horizons en s'associant à l'extérieur de leur réseau de parenté.

En dressant le profil des investisseurs et des bailleurs de fonds impliqués dans la petite industrie du transport maritime du port de Québec, France Normand s'est intéressée à la notion de coopération chez les premiers acheteurs : « Favorisant la participation des petites gens dotés de revenus limités, le fractionnement de la propriété sous le mode de l'actionnariat allait avoir un impact significatif dans le domaine de la

¹¹ Palmer, « Investors in London Shipping... », p. 52.

¹² David Alexander et Gerry Panting, « The Mercantile Fleet and Its Owners: Yarmouth, Nova Scotia, 1840-1889 », *Acadiensis*, vol. 7, no 2 (1978), p. 23 – 24.

navigation fluviale¹³ ». Selon elle, la copropriété de navires de petite taille est bien implantée au sein du monde rural. Normand a ainsi pu constater que plus de 20% de ces immatriculations faisaient l'objet de l'association de plusieurs intervenants sous forme de partenariat¹⁴. Dans le même ordre d'idées, Karine Maurais a noté la présence d'association pour 17% des enregistrements de navires et 14% des actes de vente de son corpus¹⁵.

La flotte gaspésienne s'appuie fortement sur les associations d'affaires ; le recours au partenariat y est au moins deux fois plus fréquent qu'aux ports de Québec et du Bas-Saint-Laurent. Ainsi, sur les 119 embarcations nouvellement enregistrées¹⁶ dans les ports de la Gaspésie entre 1871 et 1911¹⁷, 52 d'entre elles (44%) ont été inscrites au registre par au moins deux acheteurs¹⁸. En excluant de ce nombre les enregistrements transférés et les enregistrements de novo, la proportion d'enregistrements initiaux faisant

¹³ France Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle: une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1997, p. 166 – 167.

¹⁴ *Ibid.*, p. 167.

¹⁵ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 83. Jocelyn Morneau soupçonne également la présence d'associations non formelles dans le pays saint-pierrais au XIX^e siècle. Voir « Le rôle du fleuve dans l'économie du lac Saint-Pierre », Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, dir., *Le pays laurentien au XIX^e siècle*, Trois-Rivières ; Montréal ; Québec, Université du Québec à Trois-Rivières ; Université du Québec à Montréal ; Université Laval, 1992, p. 44.

¹⁶ Puisqu'il s'agit essentiellement de nouvelles unités ajoutées à la flotte gaspésienne, nous avons choisi de retenir les premiers enregistrements transférés et les enregistrements de novo, en plus des premiers enregistrements de base. Quelques précisions sur ces trois types d'enregistrements s'imposent. Les embarcations nouvellement construites voient leur titre de propriété fixé pour la première fois grâce à l'enregistrement de base. Les propriétaires désirant transférer leur navire, pour diverses raisons (nouvelle acquisition, éloignement du point d'attache, etc.), vers un nouveau port doivent demander un permis de transfert. Le bateau est alors inscrit au port désiré et un « enregistrement transféré » est émis (28% de nos enregistrements). Les enregistrements de novo (6% de nos enregistrements) concernent les navires temporairement retirés de la circulation et qui désirent être réinscrits. Le bâtiment doit alors être inspecté et jaugeé de nouveau. Voir Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 72, et Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 56.

¹⁷ Pour la période mentionnée, 110 nouveaux voiliers jaugeant collectivement 7 626 t. enr. (moyenne de 69 t.) ont été lancés. Pour leur part, les neuf vapeurs enregistrés avaient un tonnage moyen de 162 t..

¹⁸ Comme nous l'avons déjà mentionné, nous avons recensé 35 enregistrements mettant en place un partenariat classique et 17 enregistrements effectués par des associations conjointes (« joint owner »).

l'objet d'un partenariat grimpe à 47%. Nous voyons dans l'utilisation du partenariat une réponse cohérente face aux fortes pressions économiques auxquelles sont confrontés les armateurs en région périphérique. Outre l'accès à la propriété, le partenariat a aussi servi à un certain nombre d'investisseurs de répartir leurs capitaux sur plusieurs navires à la fois, favorisant ainsi un meilleur contrôle de l'offre de transport. Navigateur de New Carlisle, Richard B. Smith, détient, par exemple, des parts sur deux voiliers de grande contenance, la *Success* et la *B. Tenheime*, entre les années 1900 et 1905.

En sus des bâtiments lancés, l'acquisition d'un navire, naturellement, se fait aussi au moyen d'un achat. Les acheteurs de bâtiments gaspésiens font appel aux deux modèles d'association décrits plus haut. Sur les 268 actes de vente retracés, 61 transactions (23%) comprenant au moins deux acheteurs (en partenariat). Les alliances gagnent toutefois en importance si l'on prend en considération que 74 achats individuels concernent en fait seulement une fraction des parts du navire (moins de 64 parts)¹⁹. Au total, c'est donc près de la moitié des ventes de navires qui sont touchés par la copropriété ou le fractionnement de la propriété. Vus sous l'angle des acheteurs, nous estimons que près des deux tiers (65%) d'entre eux n'acquièrent pas la totalité du navire, ou l'acquièrent conjointement avec d'autres exploitants²⁰.

¹⁹ Il est important de spécifier que certains intervenants peuvent à l'occasion acheter la totalité d'un navire, mais en plusieurs transactions. Ces cas particuliers demeurent toutefois très rares et sont plutôt difficiles à observer.

²⁰ Ces données sont tirées d'une sélection de 391 transactions allant de 1871 à 1911 et portant sur le transfert par achat (actes de vente, actes de vente sujets à l'hypothèque et vente sous ordre de...) et l'enregistrement d'un navire (premiers enregistrements, enregistrements transférés et enregistrements de novo). Au total, 581 acheteurs sont impliqués dans cette sélection. Il faut également noter que nous nous référons ici aux intervenants dans les transactions. Ainsi, si un exploitant intervient dans trois transactions, il aura été comptabilisé trois fois.

Toute proportion gardée, les partenariats sont moins répandus chez les navires de grande contenance (7 enregistrements sur 21 enregistrements pour les 100 tonneaux enregistrés), ainsi que chez les plus petits navires jaugeant moins de 50 tonneaux (42%). Les goélettes de taille intermédiaire (entre 50 et 100 tonneaux), aptes aux pêches itinérantes et au transport à distance, sont plus communément coexploitées (50% des enregistrements).

2.2.2 La répartition et le fractionnement des parts

Le fractionnement des parts de propriété est à l'origine de plusieurs associations d'affaires. Somme toute, les investisseurs tendent à respecter une certaine notion d'équilibre et d'égalité en ce qui a trait à la répartition de la propriété. Ainsi, 13 des 23 enregistrements impliquant deux partenaires ont un fractionnement équivalent des parts entre les deux parties, soit 32 parts chacun. Nous arrivons au même constat pour les actes de vente, alors que 82% des transactions à deux acheteurs ou plus impliquent une répartition uniforme de la propriété entre participants.

Le relatif équilibre observé dans la distribution des parts ne doit pas pour autant nous faire oublier que le morcellement de la propriété maritime n'est pas neutre. Gérard Le Bouëdec a mis au jour, à travers l'accaparement des quirataires et le cumul des investissements, des tentatives de prises de contrôle des navires et des trafics chez les maîtres au cabotage dans le golfe du Morbihan au XVIII^e siècle²¹. En fragmentant le capital, les exploitants seraient parvenus à réduire les risques et à multiplier les

²¹ Gérard Le Bouëdec, « Dynasties et fratries de maîtres au cabotage dans le Golfe du Morbihan au XVIII^e siècle. Un système quirataire à base familiale pour le contrôle de l'armement maritime », *Annales de démographie historique*, vol. 2, no 124 (2012).

participations, tout en s'assurant une meilleure emprise sur le développement de la flotte.

2.2.3 L'évolution du recours au partenariat

L'association entre individus est une pratique très populaire dans les deux premières décennies de la période à l'étude (voir tableau 2.2). En effet, environ la moitié des navires lancés entre 1871 à 1890 ont été enregistrés par plus d'un exploitant. Comment expliquer cet attrait pour la formation de partenariats?

TABLEAU 2.2
Nombre d'enregistrements selon le nombre de propriétaires à l'achat,
1871 – 1911

<u>Nbr. de</u> <u>propriétaire</u>	<u>1871 à</u> <u>1880</u>	<u>1881 à</u> <u>1890</u>	<u>1891 à</u> <u>1900</u>	<u>1901 à</u> <u>1911</u>	<u>TOTAL</u>
<i>1 propriétaire</i>	24	19	17	7	67
<i>2 propriétaires</i>	12	8	3	0	23
<i>3 propriétaires</i>	7	6	3	0	16
<i>4 propriétaires</i>	5	4	1	1	11
<i>5 propriétaires</i>	0	0	2	0	2
Total d'enregistrements	48	37	26	8	119
Proportion d'enregistrements en partenariat	50%	49%	35%	13%	44%

Source : Compilation à partir des registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1871 – 1911.

Il faut se rappeler qu'au début de notre période, les pêcheries, largement tributaires de la mainmise des grandes compagnies anglo-normandes, sont toujours le moteur économique de la péninsule. Selon la géographe Rosemary Ommer, l'agriculture et l'exploitation forestière n'étaient alors pas suffisamment développées pour assurer

une alternative viable à un large pan de la population gaspésienne aux prises avec les compagnies de pêche²². En effet, l'agriculture s'avère encore peu développée en Gaspésie et la population cultive plutôt pour sa subsistance²³. À l'instar de la production agricole, la forêt ne fait l'objet que d'une exploitation limitée. Dans le même élan, Mario Mimeault a soulevé l'hypothèse que les Gaspésiens n'avaient d'autres choix que de se tourner vers les postes de pêche isolés, les liaisons côtières et le cabotage afin de s'insérer dans l'économie régionale²⁴. Celui-ci explique également que le manque de capitaux pouvait par ailleurs empêcher les travailleurs de la mer de s'implanter et de prospérer. Dans ce contexte, l'accès à la propriété maritime devenait à la fois un instrument de reproduction et un gage d'indépendance incontournable pour les sociétés de pêcheurs.

À compter des années 1890 (tableau 2.2), cependant, le partenariat amorce un véritable déclin. Encore une fois, d'importants changements en cours dans la structure de l'économie régionale doivent être évoqués. À la fin du XIX^e siècle, en effet, l'essor de l'industrie forestière est tel qu'en maints endroits, l'activité forestière supplante les pêcheries²⁵. La diversification de l'économie ouvre ainsi la voie à de nouvelles pratiques de pluriactivité²⁶.

²² Rosemary E. Ommer, « The Truck System in Gaspé, 1822-77 », Rosemary E. Ommer, dir., *Merchant Credit and Labour Strategies in Historical Perspective*, Fredericton, Acadiensis Press, 1990, p. 70.

²³ Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, p. 210.

²⁴ Mario Mimeault, « Le capital industriel des pêches dans la baie de Gaspé de 1760 à 1866 », *Acadiensis*, vol. XXV, no 1 (automne 1995), p. 44.

²⁵ Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, p. 349.

²⁶ Sur les pratiques de pluriactivité, voir Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, p. 470.

Voyons maintenant comment évolue le partenariat sur le marché de l'usagé (tableau 2.3). Le constat est quelque peu différent pour ce qui est des actes de vente. La part de transactions impliquant au moins deux acheteurs tend à diminuer au fil des décennies et particulièrement dans les années 1890, mais celle-ci remonte quelque peu dans les années 1900. Alors qu'elle se chiffre autour de 25% dans les deux premières décennies, la proportion d'actes de vente faisant l'objet d'un partenariat diminue à 18% dans les années 1890 avant de remonter à 22% au début du siècle.

TABLEAU 2.3
Nombre d'actes de vente selon le nombre d'acheteurs, 1871 – 1911

<u>Nbr. d'acheteurs</u>	<u>1871 à 1880</u>	<u>1881 à 1890</u>	<u>1891 à 1900</u>	<u>1901 à 1911</u>	<u>TOTAL</u>
<i>1 acheteur</i>	41	73	55	38	207
<i>1 acheteur (moins de 64 parts)</i>	17	33	9	15	74
<i>2 acheteurs</i>	11	12	8	6	37
<i>3 acheteurs</i>	1	6	4	5	16
<i>4 acheteurs</i>	3	4	0	0	7
<i>5 acheteurs</i>	0	1	0	0	1
Total d'actes de vente	56	96	67	49	268
Proportion d'actes de vente en partenariat	27%	24%	18%	22%	23

Source : Compilation à partir des registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1871 – 1911.

Parallèlement au ralentissement des investissements et au vieillissement de la flotte, le marché des bâtiments de seconde main gagne du terrain. Normand a également rencontré cette situation pour le port de Québec : « Un véritable marché de l'usager [*sic*] s'offre en effet à celui qui désire faire l'acquisition d'un bâtiment de transport

fluvial²⁷ ». Comme l'a constaté Maurais, il est possible que l'accès plus limité aux navires ait poussé certains individus à se tourner vers l'achat de navires d'occasion, moins coûteux²⁸. Quoi qu'il en soit, les perspectives de renouvellement de la flotte semblent d'ores et déjà ébranlées.

2.3 LE FINANCEMENT DE LA FLOTTE

Si les petits entrepreneurs gaspésien ont su faire preuve d'initiative pour accéder à la propriété, où et comment ont-ils trouvé les fonds nécessaires pour obtenir leur financement ? Faisaient-ils abondamment appel au crédit, comme ce fut le cas pour la flotte de Québec²⁹? Dans quelle mesure les débiteurs ont-ils réussi à rembourser leur dû et à rendre profitable l'exploitation de leur bâtiment?

2.3.1 Le recours à l'hypothèque

Comme mentionné auparavant, nous avons répertorié 126 transactions associées aux hypothèques pour les ports de Gaspé et New Carlisle entre 1871 et 1911. Il s'agit plus précisément de 68 hypothèques, 40 quittances, 12 transports de créances et de six hypothèques pour sécuriser le compte courant (« mortgage to secure account current »). L'hypothèque se contracte généralement en mai (tableau 2.4), avant la saison de la navigation et de la pêche ainsi qu'à l'automne, alors que le remboursement des créances

²⁷ Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 168.

²⁸ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 61.

²⁹ Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 175.

s'effectue plutôt en avril et en mai³⁰. Fait intéressant à signaler : plus de la moitié des hypothèques sont contractées entre 1879 et 1889 (38 sur 68), sans doute en raison de la mauvaise conjoncture économique.

TABLEAU 2.4
Répartition mensuelle des hypothèques et des quittances, 1871 – 1911

<u>Mois</u>	<u>Hypothèques</u>	<u>Quittances</u>
<i>Janvier</i>	4	1
<i>Février</i>	1	1
<i>Mars</i>	5	0
<i>Avril</i>	6	7
<i>Mai</i>	13	10
<i>Juin</i>	2	5
<i>Juillet</i>	6	0
<i>Août</i>	5	2
<i>Septembre</i>	7	1
<i>Octobre</i>	8	3
<i>Novembre</i>	7	6
<i>Décembre</i>	4	4

Source : Compilation à partir des registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1871 – 1911.

Grâce aux registres de transactions subséquentes au premier enregistrement, nous sommes en mesure de retracer les montants ainsi que le taux d'intérêt consentis. Basée sur 66 transactions, la moyenne des hypothèques s'élève à 2 472\$, à un intérêt de 6,7%. Ce taux ne varie pas beaucoup d'une hypothèque à l'autre, par opposition aux sommes prêtées, qui fluctuent entre 18\$ et 27 000\$.

³⁰ Pour l'étude du recours à l'hypothèque dans l'industrie du transport maritime, voir Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 98 – 102 ; Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 161 – 178, et Palmer, « Investors in London Shipping... », p. 60 – 64.

L'écart entre les vapeurs et les voiliers est appréciable (pratiquement 10 pour 1). La valeur moyenne des hypothèques sur les trois *steamers* commerciaux de la flotte gaspésienne s'élève à 10 075\$. Ces montants peuvent sembler exorbitants, mais le coût de ces bâtiments, il faut le dire, est tout à fait conséquent. Rappelons qu'au milieu des années 1870, le gouvernement canadien évalue à environ 28\$ la valeur moyenne du tonneau neuf pour un vapeur³¹. Quant aux 56 hypothèques prises sur les voiliers, celles-ci s'établissent en moyenne à 1 115\$. Sachant que la valeur moyenne du tonneau neuf est de 10\$, la créance équivaut à un navire de 112 tonneaux. Si l'on considère cette fois que la moyenne du tonnage des voiliers hypothéqués se situe autour de 73 t. enr., on s'aperçoit que les propriétaires de voiliers ont tendance à hypothéquer leur bâtiment pour une somme plus élevée que la valeur réelle du navire à neuf. Trop endettés pour être solvables, les armateurs de voiliers gaspésiens sont de toute évidence contraints de se tourner vers des navires usagés. Mais qui sont ces débiteurs ? Et comment parviennent-ils à obtenir du financement ?

2.3.2 Le profil des débiteurs et des créanciers

Mettant à profit les registres des transactions subséquentes au premier enregistrement, nous avons été en mesure de dresser un portrait sommaire des débiteurs et des créanciers. Le lieu de résidence et la profession déclarés par les parties nous ont notamment permis de mettre en lumière leur provenance, et de cerner les secteurs d'activité en cause³². Sans surprise, la vaste majorité des débiteurs (près des deux tiers) sont issus du secteur du transport maritime (tableau 2.5). À l'inverse, les commerçants,

³¹ Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 167.

³² Puisque les débiteurs n'ont pas à signaler leur profession et lieu de résidence lors de l'inscription de l'hypothèque auprès du registraire, nous avons dû utiliser la transaction antérieure à l'hypothèque en cause afin de réunir les informations nécessaires.

pourtant très actifs au sein de la flotte, ne comptent que pour très peu parmi les débiteurs. La différence est encore plus marquée lorsqu'on s'attarde plus spécifiquement aux résidants de la péninsule gaspésienne ; seulement trois se rattachent au monde marchand. Les débiteurs proviennent essentiellement de la Gaspésie, des provinces de l'Atlantique et de la Côte-Nord.

TABLEAU 2.5
Secteurs d'activité économique des intervenants participant à une hypothèque,
1871 – 1911

<u>SECTEUR D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE</u>	<u>SOUS- SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE</u>	<u>DÉBITEURS</u>		<u>CRÉANCIERS</u>		<u>TOTAL</u>
		<u>Nbr. en Gaspésie</u>	<u>Nbr. hors Gaspésie</u>	<u>Nbr. en Gaspésie</u>	<u>Nbr. hors Gaspésie</u>	
<i>Extraction et transformation primaire</i>	Agriculture	5	7	0	0	12
	Pêche	2	0	0	0	2
	Foresterie	0	0	0	0	0
<i>Industries manufacturières</i>	Industries manufacturières (tous)	0	0	0	2	2
<i>Commerces et services</i>	Commerces et services (tous)	3	12	21	38	74
<i>Transport</i>	Transport maritime	37	25	4	6	72
	Autres transports	0	0	0	0	0
<i>Autres</i>	Autres	1	3	1	7	12
	Construction navale	0	0	1	0	1
<i>Indéterminée</i>	Indéterminée	0	0	0	0	0
TOTAL		48	47	27	53	175
Nombre d'intervenants ayant déclaré deux professions (pluriactivité)		4	0	0	0	4
NOMBRE TOTAL D'INTERVENANTS		44	47	27	53	171

Source : Compilation à partir des registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1856 – 1911.

Le profil des créanciers, bien sûr, est tout autre (voir tableau 2.5). Les marins-pêcheurs ne semblent guère dotés des ressources suffisantes pour se prêter entre eux. Ce sont plutôt les marchands qui forment la majorité des bailleurs de fonds (59 sur 80). Les commerçants parviennent ainsi à garder la mainmise sur des petits entrepreneurs qui

tentent justement de leur échapper au travers de leur participation à l'industrie du transport maritime. Ici comme ailleurs, la surreprésentation d'intérêts mercantiles parmi les créanciers est manifeste, comme en témoigne l'historiographie canadienne et britannique³³.

Voyons maintenant de plus près l'origine géographique du crédit. Environ le tiers des hypothèques sont autorisées par des bailleurs de fonds de la péninsule, principalement de Pointe-Saint-Pierre (7 cas) et de Gaspé (5 cas). Mais il appert que l'essentiel du financement (près du deux tiers des créanciers) est extrarégional. Les provinces maritimes (le Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse en tête) ont une contribution significative ; ils comptent pour un peu plus du quart des prêts consentis (28%). Notons au passage que bon nombre de débiteurs issus de ces provinces ont d'ailleurs trouvé leur financement sur place. Les îles anglo-normandes de Jersey fournissent elles aussi un important contingent de bailleurs de fonds (11%).

2.3.3 Le crédit pour combler un besoin rapide?

Sur les 149 navires de la flotte gaspésienne en service entre 1871 et 1911, 38 ont fait l'objet d'une hypothèque. Reste à savoir à quel moment de leur existence les emprunts sont contractés. En règle générale, l'hypothèque survient en milieu de vie. Il se

³³ David Bruce Farrell a noté la présence significative des marchands dans le financement des embarcations, autant dans l'historiographie britannique que canadienne. Voir « A Fleet of Shipowners : Shipping Investment Patterns in Victoria, 1861-1901 », mémoire de maîtrise (history), University of Victoria, 1993, p. 13. De son côté, France Normand a remarqué que les marchands, les intérêts maritimes et le monde de la charpenterie navale comptent ensemble pour 60% des sommes accordées. Le terme « intérêts maritimes » désigne d'ailleurs les individus s'identifiant professionnellement au transport sur l'eau, mais ne pratiquant pas un métier de la navigation. Consulter *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 173. S. R. Palmer a émis le même constat pour la flotte londonienne du deuxième quart du XIX^e siècle. Voir « Investors in London Shipping... », p. 64.

passé en moyenne un peu moins de 12 ans (4332 jours) entre la date d'inauguration du navire et le moment où il est hypothéqué. Le laps de temps est beaucoup plus court, toutefois, entre la date d'achat et le recours au crédit (588 jours en moyenne). Dans bien des cas, les acheteurs doivent emprunter dès la deuxième année d'exploitation du navire.

En y regardant de plus près, on constate que l'achat de parts de navire dépend assez fréquemment d'un prêt. En effet, 22 des 68 hypothèques observées sont contractées le jour même de l'acquisition du navire. C'est le cas notamment de Robert Chicoine et Hugh Chicoine, tous deux navigateurs demeurant au Barachois-de-Malbaie, qui hypothèquent la goélette *Loyal Far* le 22 octobre 1880, soit la même journée que l'enregistrement du navire au port de Gaspé. En ajoutant les hypothèques conclues dans le mois suivant l'acquisition, nous obtenons un total de 33 hypothèques, soit près de la moitié de toutes les créances accordées. Les petits armateurs gaspésiens apparaissent d'ailleurs considérablement dépendants d'un financement à très court terme, puisqu'ils comptent pour la moitié des dettes contractées la journée de l'acquisition (11 sur 22). Cette proportion s'élève à 18 sur 22 si nous prenons également en compte les navigateurs et maîtres-navigateurs habitant à l'extérieur de la péninsule.

L'achat d'un navire ne semble donc pas toujours à la portée des petits propriétaires, ceux-ci hypothéquant très rapidement leur embarcation, et ce particulièrement en Gaspésie. Ainsi, sur la péninsule, les travailleurs du transport maritime hypothèquent en moyenne leur bateau 308 jours après l'achat (26

hypothèques)³⁴. Pour le même sous-secteur d'activité, les individus résidant à l'extérieur de la région prennent 1522 jours avant de souscrire une hypothèque (12 hypothèques)³⁵. Quant aux marchands et commerçants, ils recourent habituellement à l'hypothèque 738 jours après l'achat du navire (14 hypothèques).

2.3.4 L'hypothèque, puis après?

L'analyse des quittances nous renseigne à la fois sur la rentabilité du navire et sur les conditions entourant le remboursement, ou non, de la créance. Au total, 32 des hypothèques que nous avons suivies ont été acquittées au cours de la période témoin³⁶. Près de la moitié des créances sont donc remboursées au fil du temps ; une proportion similaire à celle obtenue par Maurais pour la batellerie bas-laurentienne³⁷. Notons que les travailleurs de la mer et les commerçants ont un taux de remboursement tout à fait similaire.

Par contre, les délais de remboursement sont nettement différenciés d'un groupe social à l'autre. Tout secteur économique confondu, il s'écoule en moyenne trois ans (1102 jours) avant que le propriétaire ne rembourse sa dette³⁸. Les travailleurs issus des transports maritimes mettent en moyenne 1258 jours pour rembourser leur dû, tandis que

³⁴ La moyenne est de 67 jours si l'on exclut deux hypothèques de plus de 1000 jours.

³⁵ La moyenne est de 332 jours si l'on exclut deux hypothèques de 7473 jours.

³⁶ Six quittances sont effectuées sur des hypothèques contractées avant 1871 tandis que deux autres concernent les hypothèques pour sécuriser le compte courant (« mortgage to secure account current »). Ces huit quittances n'ont pas été retenues dans cette section de l'analyse puisque celle-ci porte sur les hypothèques classiques contractées entre 1871 et 1911. C'est pourquoi nous avons 32 quittances et non 40. Il existe également un remboursement fait en 1913 concernant une hypothèque accordée en 1911. Cette quittance n'a toutefois pas été prise en compte puisqu'elle se situe en dehors du cadre temporel de notre étude.

³⁷ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 76.

³⁸ Cela se rapproche de la situation de la flotte bas-laurentienne où la moyenne du remboursement se situe à environ 3 ans. Cela demeure cependant en deçà de la moyenne comptabilisée par Alain Franck (4 à 6 ans). Voir Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 76, et Franck, *Les goélettes à voiles...*, p. 98.

les représentants du secteur de commerce et des services s'en acquittent en deux fois moins de temps (502 jours). Le plus intéressant pour nous est la durée exceptionnelle de la période de remboursement pour les navigateurs et maîtres-navigateurs gaspésiens ; dans leur cas, il faut attendre jusqu'à 1425 jours avant que la créance ne s'éteigne. En comparaison, leurs homologues de l'extérieur de la région parviennent à régler leurs créances en 924 jours seulement. À bien des égards, la situation financière des navigants-propriétaires de la batellerie gaspésienne montre des signes de précarité.

Mais, qu'advient-il des hypothèques laissées pendantes? Il semble que les bailleurs de fonds qui soutiennent la flotte gaspésienne n'aient jamais eu recours aux saisies au cours de la période qui nous intéresse. Cela contraste sensiblement avec la situation observée pour la flotte bas-laurentienne, où près de 12% des ventes correspondent à une liquidation pour défaut de paiement³⁹. Certains propriétaires encore endettés écoulent leur bâtiment à bas prix et transfèrent leur navire aux créanciers ou à un nouvel acquéreur. C'est le cas notamment de Randolph et Albert Boucher, navigateurs de Gaspé et propriétaires de la goélette *River Pride*. Après avoir obtenu une première hypothèque en 1895 auprès de marchands, ils en contractent une seconde dès l'année suivante auprès de Thomas J. Touzell, constructeur naval de Percé. Les Boucher parviennent à rembourser la première hypothèque en 1899, mais ils cèdent leur navire la même année, alors qu'il est toujours hypothéqué, à Touzell. Mais l'absence de quittances s'explique le plus souvent par la perte du navire ou sa mise hors de service (13 cas). Le cas échéant, l'entrée du bâtiment au registre de l'immatriculation maritime est fermée, de sorte qu'il nous est impossible de retracer la fin de l'histoire.

³⁹ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 77.

Nous nous sommes par ailleurs intéressés au sort du navire après le remboursement de l'emprunt. Dans la majorité des cas (25 cas sur 40), le navire est vendu immédiatement après la quittance ou dans le mois suivant. C'est dire la dépendance des armateurs face au crédit! Le navire est parfois vendu au créancier lui-même (8 cas), ce qui renforce l'idée d'emprise du créancier.

Au final, bien que les propriétaires, et plus particulièrement ceux œuvrant dans le transport maritime parviennent à financer leurs activités en grande partie grâce à des capitaux extrarégionaux, ils s'enferment le plus souvent dans une dépendance persistante face au crédit marchand. Et lorsqu'ils réussissent à s'affranchir de leurs dettes, nombre d'entre eux sont forcés à se départir de leur navire.

CONCLUSION

L'étude minutieuse des transactions sur les navires immatriculés en Gaspésie entre 1871 et 1911 a permis de mettre en lumière les structures d'investissement dans la flotte. L'activité financière autour des embarcations s'avère d'ailleurs particulièrement intense dans les années 1880. La succession de crises économiques, les difficultés financières des entreprises de pêche à la morue ainsi que le début du déclin de la navigation à voile ont poussé plusieurs entrepreneurs à se départir de leur navire au cours de cette décennie. À l'instar du nombre d'unités en service, le nombre de transactions chute drastiquement au début du XX^e siècle. L'industrie du transport maritime gaspésien repose alors essentiellement sur le crédit marchand.

Pour un temps, les stratégies associatives des navigateurs-pêcheurs leur ont permis d'accéder à la propriété en partageant les coûts d'achat et d'exploitation, mais peu d'entre eux parviennent toutefois à se maintenir. La conversion de l'économie régionale amorcée en fin de siècle a ouvert sinon de nouveaux débouchés, du moins de nouvelles occasions de pluriactivité saisonnière. Reste à savoir si ces changements ont entraîné de véritables progrès parmi les populations littorales, ou s'ils ont conduit à leur prolétarianisation.

CHAPITRE 3

LE RÔLE DE LA PARENTÉ ET DES RÉSEAUX COMMUNAUTAIRES DANS LA FORMATION DE PARTENARIATS

Lors du précédent chapitre, nous avons pu identifier diverses stratégies mises de l'avant afin de faciliter l'acquisition et l'exploitation d'un navire, en particulier par les petits entrepreneurs. La formation de partenariat a d'ailleurs eu un impact significatif sur leur participation au transport maritime. Les liens unissant les différents partenaires restent toutefois à être approfondis. Jusqu'à présent, notre étude des bases sociales de la batellerie gaspésienne s'est essentiellement appuyée sur les informations répertoriées dans les registres de l'immatriculation maritime du Canada (nom des propriétaires, lieu de résidence et profession). En combinant ces données à celles tirées des listes nominatives des recensements décennaux canadiens et des registres de l'état civil, nous sommes maintenant en mesure de mieux cerner la dynamique qui associe les relations d'affaires et les relations de parenté.

Le présent chapitre est consacré à l'étude des relations entre les partenaires de la flotte entre 1871 et 1911. Notre principal objectif est de mieux comprendre les conditions d'émergence d'associations d'affaires dans l'industrie du transport maritime gaspésien. Nous formulons l'hypothèse que la formation de partenariats est largement tributaire des solidarités de métier, de milieu géographique et de parenté.

3.1 UNE PROXIMITÉ DE MÉTIER

L’historiographie européenne et canadienne a bien mis en évidence l’apport des contacts interpersonnels dans la formation d’associations d’affaires au sein de l’industrie maritime¹. La question identitaire nous est apparue tout aussi déterminante dans le cas des copropriétaires de navires gaspésiens. Une forte cohésion semble en effet caractériser les alliances, les partenaires partageant, au-delà du patrimoine, bon nombre d’attributs communs.

3.1.1 Les partenariats chez les métiers de l’eau

Voyons maintenant comment le métier, et plus largement l’appartenance sociale, peuvent influencer la composition des alliances. Normalement, la formation des associations d’affaires débute avec l’enregistrement initial du navire. Presque toutes les alliances recensées lors de l’inauguration des navires (49 cas sur 52) laissent entrevoir des similitudes entre les agents, qu’il s’agisse du patronyme déclaré, du lieu de résidence ou de la profession, ou d’une combinaison de ces éléments.

¹ Voir France Normand, *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle: une étude de la batellerie du port de Québec*, Sainte-Foy, Les Presses de l’Université Laval, 1997 ; Karine Maurais, « Activité et propriété maritimes dans la région du Bas-Saint-Laurent (1874-1920) », mémoire de maîtrise (études québécoises), UQTR, 2008 ; Alain Franck, *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent. Pratiques et coutumes du cabotage*, L’Islet-sur-mer, Musée maritime Bernier, 1984 ; Gérard Le Bouëdec, « Dynasties et fratries de maîtres au cabotage dans le Golfe du Morbihan au XVIII^e siècle. Un système quirataire à base familiale pour le contrôle de l’armement maritime », *Annales de démographie historique*, vol. 2, no 124 (2012) ; Basil Greenhill, « Aspects of Late Nineteenth Century Rural Shipowning in South Western Britain », *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*, K. Matthews, et G. Panting, dir., St. John’s, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1978.

Les marchands et les navigateurs, comme nous le savons, sont très présents parmi le groupe des propriétaires, qu'ils proviennent de la péninsule ou non² ; ils forment d'ailleurs une très large majorité du bassin professionnel de la batellerie. Les partenaires sont généralement recrutés au sein du même métier, confortant et renforçant ainsi les connivences.

Dans son étude de la batellerie de Québec, France Normand avait découvert des récurrences évidentes dans la composition des associations. Selon elle, au moment de l'enregistrement d'une embarcation, le recrutement des partenaires se fait majoritairement à l'intérieur du même groupe social³. Pour s'assurer que les embarcations demeurent entre les mains des navigateurs de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent, l'historienne a relevé l'ensemble des transactions effectuées sur les titres de propriété des navires enregistrés à Québec dans le dernier quart de siècle. Or, il en résulte que les navigateurs conservent majoritairement le contrôle de la propriété de leur navire et qu'ils s'associent fréquemment entre eux pour faire l'acquisition d'un voilier lorsqu'ils n'ont pas les ressources financières suffisantes⁴. Normand a d'ailleurs remarqué que bon nombre de partenariats résultent de l'association de navigateurs. Généralement, ceux-ci demeurent fidèles à leur milieu d'appartenance dans presque 50%

² Sur les 752 intervenants ayant déclaré une profession, 278 d'entre eux se sont affirmés « marchands » tandis que 230 personnes se sont prétendues « mariner ». En restreignant les données aux intervenants habitant en Gaspésie, nous obtenons 135 « mariner » ainsi que 122 déclarations de marchands.

³ Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 167 – 168.

⁴ France Normand, « Une “vocation maritime” pour les populations littorales de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle? », Nicolas Landry, Jacques Péret et Thierry Sauzeau, dir., *Développement comparé des littoraux du golfe du Saint-Laurent et du Centre-Ouest français, d'hier à aujourd'hui*, Poitiers-Moncton, Institut d'études acadiennes et québécoises, 2012, p. 94.

des cas⁵. Selon elle, la petite navigation a favorisé l'émergence d'une vie de relation intense et soutenue le long du fleuve Saint-Laurent⁶.

Le même constat s'applique aux intervenants de la flotte gaspésienne pour la période qui nous intéresse. Sur les 52 partenariats associés à l'immatriculation d'une embarcation, 36 d'entre eux résultent de l'association d'individus exerçant la même profession. Si l'on considère que les navigateurs et les maîtres-navigateurs sont des métiers apparentés (nonobstant les différences de pouvoir et de statut), cette part augmente à 42 associations d'affaires. Ainsi, près de 81% des partenariats répertoriés font l'objet d'une association entre intervenants partageant le même profil professionnel. Cette proportion demeure sensiblement la même lorsque nous réduisons le corpus aux associations exclusivement mises en place par des Gaspésiens. Le portrait reste similaire pour ce qui est de l'achat d'un navire usagé (74% des actes de vente concernés). Dans tous les cas observés, une forte endogamie professionnelle caractérise les alliances.

Le recours au partenariat est plus ou moins fréquent selon le secteur d'activité économique en cause⁷ (voir tableau 3.1). Les travailleurs de la mer (et à plus forte raison les navigants), par choix ou par nécessité, sont les plus enclins à s'associer pour acquérir un navire. Dans leur cas, la collaboration représente le mode d'opération le plus

⁵ Normand, *Naviguer le Saint-Laurent...*, p. 167 – 168.

⁶ France Normand, « Batellerie fluviale et espace relationnel : le cas du port de Québec à la fin du XIX^e siècle », Serge Courville et Normand Séguin, dir., *Espace et culture/Space and Culture*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval (coll. « Géographie historique »), 1995, p. 331.

⁷ Puisque certains individus occupent divers emplois au cours de leur vie, il nous est impossible de les insérer, en tant qu'intervenant unifié, dans plus d'un secteur d'activité économique au cours de notre étude. Nous avons donc décidé de baser cette partie analyse sur les mentions des intervenants différenciés. Les différences s'avèrent toutefois minimales puisque nous passons seulement de 148 intervenants différents à 129 intervenants unifiés.

efficient, puisqu'au-delà de l'investissement initial, les parties seront souvent appelées à maintenir des relations dans le cadre de leurs activités quotidiennes d'exploitation du navire. En ce sens, le partenariat peut être compris comme une stratégie adaptative des agents, qui permet une maximisation rationnelle de leurs intérêts. Sur les 42 associations unissant des partenaires de même profession, 29 impliquent des navigateurs⁸. La surreprésentation des associations de navigateurs s'explique également par la situation géographique et économique ambiante. Dans les régions de faible densité démographique où les infrastructures routières et ferroviaires tardent à se développer, la navigation maritime offre d'évidents avantages sur les transports terrestres⁹. Considérant d'une part, l'intérêt des travailleurs de la mer de s'affranchir de l'emprise d'intermédiaires et d'accéder directement aux marchés urbains et d'autre part, l'isolement de la péninsule, l'appropriation des moyens de transport par eau constitue un véritable enjeu¹⁰. Tout comme Gérard Le Bouëdec l'a montré pour le littoral breton, la copropriété semble inséparable de la vitalité des petits ports de cabotage et de pêche. De part et d'autre de l'Atlantique, le contrôle du marché du cabotage s'avère un levier essentiel dans la dynamique centre/périphérique.

⁸ Ces données font référence au nombre de partenariats impliquant exclusivement des navigateurs et/ou des maîtres-navigateurs. Nous ne faisons pas référence ici au nombre de déclarations comme pour le tableau 3.1.

⁹ Normand, « Batellerie fluviale ... », p. 331.

¹⁰ France Normand avait déjà soulevé cette problématique pour la Côte-Nord et la Gaspésie. Voir « Batellerie fluviale ... », p. 331.

TABLEAU 3.1
Secteurs d'activité économique des intervenants en partenariats lors de
l'immatriculation d'un navire selon leur lieu de résidence, 1871 – 1911

<u>SECTEUR D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE</u>	<u>SOUS-SECTEURS D'ACTIVITÉ ÉCONOMIQUE</u>	<u>Nbr. en Gaspésie</u>	<u>Nbr. hors Gaspésie</u>	<u>Nbr. total</u>
<i>Extraction et transformation primaire</i>	Agriculture	22	0	22
	Pêche	7	4	11
	Foresterie	0	0	0
<i>Industries manufacturières</i>	Industries manufacturières (tous)	0	0	0
<i>Commerces et services</i>	Commerces et services (tous)	16	23	39
<i>Transport</i>	Transport maritime	49	38	87
	Autres transports	0	0	0
<i>Autres</i>	Autres	0	0	0
	Construction navale	0	0	0
<i>Indéterminée</i>	Indéterminée	1	0	1
TOTAL		95	65	160
Nombre d'intervenants ayant déclaré deux professions (pluriactivité)		12	0	12
NOMBRE TOTAL D'INTERVENANTS		83	65	148

Source : Compilation à partir des registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1856 – 1911.

3.2 LA PRÉVALENCE DES COMMUNAUTÉS LOCALES

Outre l'appartenance professionnelle, le milieu géographique nous ait apparu un facteur d'agrégation non négligeable dans la composition des alliances. Les 746 déclarations de lieux résidences examinées correspondent à seulement 99 localités. La concentration d'entrepreneurs est plus élevée en Gaspésie (375 déclarations réparties sur 36 unités de dénombrement). Dans l'ensemble, près du tiers des intervenants habitent

Jersey (116)¹¹, Gaspé (73), New Carlisle (32) ou Paspébiac (23). Cette concentration des populations nous laisse supposer l'existence de partenariats basés sur les solidarités locales.

3.2.1 L'origine géographique des partenaires

L'examen des partenariats lors de l'enregistrement révèle que 75 des 129 intervenants unifiés¹² ont déclaré habiter en Gaspésie au moment de l'immatriculation, ceux-ci se regroupant au sein de 21 localités¹³. En portant notre attention sur les 52 enregistrements de navires détenus en partenariat, nous constatons que les intervenants déclaraient le même lieu de résidence pour 43 transactions, confirmant du même coup l'hypothèse de solidarités locales manifestes parmi les armateurs¹⁴. Par exemple, William John Jean, John Charles Jean et Basile Boulanger, tous originaires de la petite communauté de Cannes-de-Roches, s'associent en 1890 afin d'enregistrer la *WJB*, une goélette nouvellement construite jaugeant 44 tonneaux. Le phénomène est encore plus marqué en ce qui a trait à l'acquisition de navire par acte de vente. En effet, 55 des 61 transactions de ce genre concernent des entrepreneurs associés déclarant le même lieu de

¹¹ Notons que plusieurs entrepreneurs jersiais sont intervenus à diverses reprises. Grâce aux différents jumelages effectués parmi les registres de l'immatriculation, ces interventions ont pu être regroupées et attribuées à 33 intervenants unifiés seulement. Il s'agit principalement de marchands ou des gentlemen investissant sur de nombreuses embarcations. C'est pourquoi la différence est si grande entre le nombre d'intervenants différenciés et le nombre d'intervenants unifiés répertoriés sur l'île anglo-normande.

¹² Puisque nous ciblons des transactions bien précises, nous travaillons ici sur la base des intervenants unifiés et non des différentes occurrences d'interventions. La différence s'avère d'ailleurs minime puisque les 83 interventions réalisées par des Gaspésiens renvoient à 75 intervenants unifiés. De plus, les individus réalisant plusieurs transactions n'ont pas déclaré de lieu de résidence différent d'une fois à l'autre. Il aurait été toutefois impossible de reproduire cette démarche pour l'ensemble des interventions. En effet, plusieurs intervenants déclarent plus d'un lieu de résidence au cours de leur carrière, de sorte que le suivi de chacun des individus était hors de portée dans le cadre de notre mémoire.

¹³ En procédant au géoréférencement des localités pour les cartes 3.1 et 3.2, nous avons diminué le nombre de communautés à 17. En effet, il arrive parfois que certains villages aient fusionné ou qu'ils aient différentes appellations au fil du temps.

¹⁴ Il existe également un lien marqué entre les professions et les lieux de résidence. Sur les 52 enregistrements témoignant d'un partenariat, 34 d'entre eux font l'objet d'intervenants ayant le même lieu de résidence, mais également la même profession.

résidence. Au total, près des trois quarts des Gaspésiens impliqués dans un partenariat ne font affaire qu'avec des entrepreneurs provenant de la même localité.

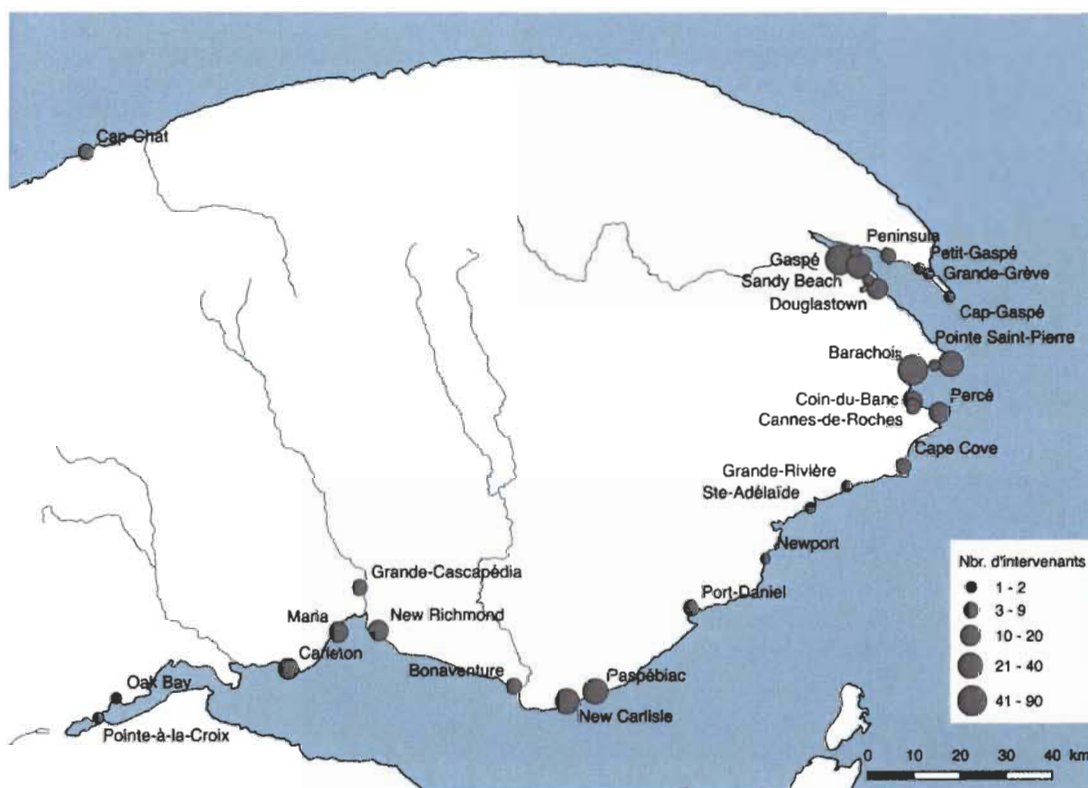
Dans son étude des goélettes du Saint-Laurent, Alain Franck avait déjà relevé une certaine homogénéité géographique au sein de nombreux équipages¹⁵. Les solidarités locales sont également perceptibles parmi les propriétaires de la flotte gaspésienne. De toute évidence, les communautés locales mettent à profit leurs capitaux afin de s'insérer dans l'économie de marché au travers de la petite industrie du transport maritime. Gérard Le Bouëdec signalait lui aussi l'importance des solidarités de communauté au sein des associations d'affaires : « Le système quiritaire est à la fois l'expression de micro capitalisme local permettant de drainer les capitaux locaux¹⁶ ». Selon lui, cette stratégie serait notamment employée dans certaines localités où le cabotage demeure la seule avenue possible pour les gens de la mer. Pareil constat s'applique aisément à notre terrain d'enquête. En examinant la première carte (voir carte 3.1) illustrant l'ensemble des interventions effectuées par des Gaspésiens dans les ports de Gaspé et de New Carlisle, nous pouvons observer une dispersion relativement homogène des entrepreneurs en transport maritime. Dans l'extrémité est de la péninsule, un fort contingent d'entrepreneurs habite à Gaspé ou à Barachois. Plusieurs intervenants déclarent également habiter à Sandy Beach, Douglastown, Pointe-Saint-Pierre, Percé et Coin-du-Banc. Bien qu'ils soient surtout présents sur la Côte-de-Gaspé, les

¹⁵ Franck, *Les goélettes à voiles...*, p. 120.

¹⁶ Gérard Le Bouëdec, « Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle », *Rives méditerranéennes*, no 35 (2010), p. 73.

entrepreneurs sont aussi bien implantés dans la Baie-des-Chaleurs¹⁷. Outre les villages de Paspébiac et de New Carlisle qui regroupent une bonne partie des intervenants de la baie, ceux-ci se retrouvent également à Carleton, Maria, New Richmond et Bonaventure.

CARTE 3.1
Répartition géographique des intervenants, 1871 – 1911¹⁸



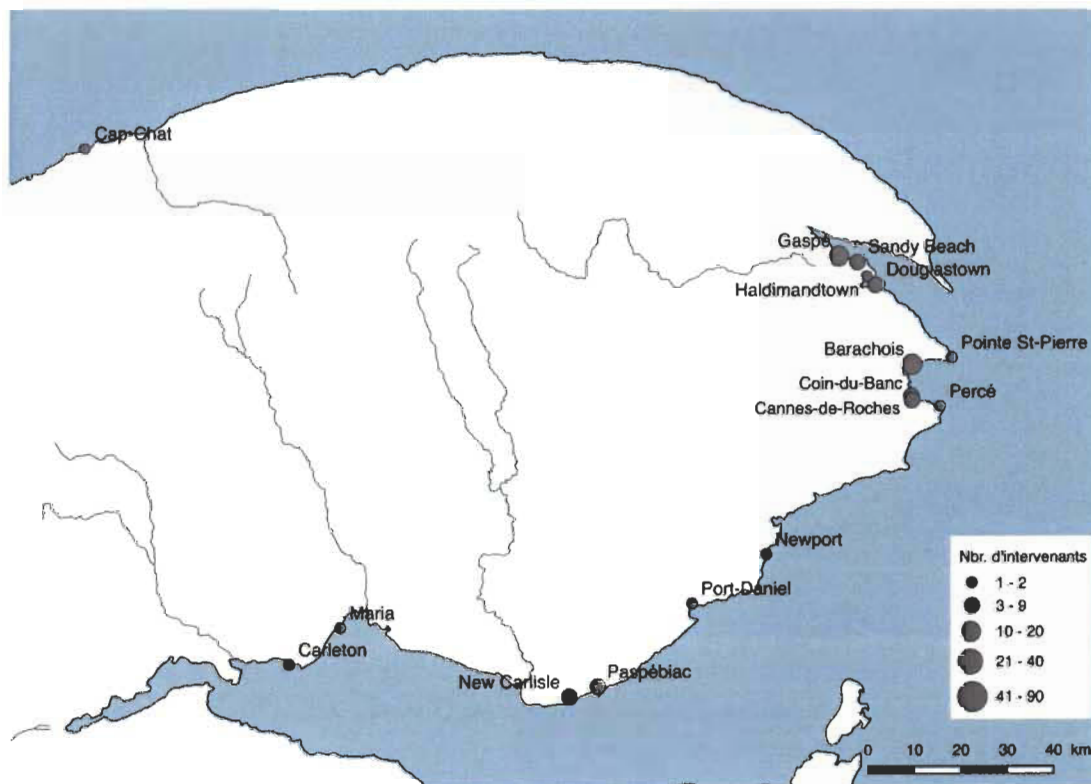
Source : Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1856 – 1911. Compilations personnelles et cartographie originale de l'auteur.

¹⁷ De nos jours, la Côte-de-Gaspé correspond *grosso modo* au littoral entre Rivière-au-Renard et Newport. Pour les cartes 3.1 et 3.2, cette sous-région comprend les localités entre Cap-Gaspé et Newport inclusivement. La Baie-des-Chaleurs s'étend quant à elle de Matapédia à L'Anse-aux-Gascons. Dans notre étude, elle correspond aux communautés allant de Pointe-à-la-Croix à Port-Daniel. Voir Marc Desjardins et al., *Histoire de la Gaspésie*, Sainte-Foy, Les Éditions de l'IQRC, 1999, p. 18.

¹⁸ Nous n'avons pas été en mesure de géoréférencer la localité de Amelia's Point qui fait l'objet d'une seule déclaration. Bien que celle-ci se trouve dans le comté de Gaspé en Gaspésie selon les registres de l'immatriculation maritime, elle est demeurée introuvable malgré nos recherches. Ce cas s'applique également à la carte 3.2.

La seconde carte (carte 3.2) met en évidence une certaine concentration de partenariats en vue de l'exploitation d'un navire sur la Côte-de-Gaspé. En effet, la majorité des localités susmentionnées sont toujours bien présentes au moment de l'enregistrement initial, tandis que de nombreuses communautés de la Baie-des-Chaleurs, comme New Richmond et Bonaventure, n'apparaissent plus. Nous pouvons également observer une nette régression du nombre d'intervenants au sein de Carleton et Maria.

CARTE 3.2
Répartition géographique des partenaires participant à l'enregistrement d'un navire, 1871 – 1911



Source : Registres de l'immatriculation maritime du Canada, 1856 – 1911. Compilations personnelles et cartographie originale de l'auteur.

À l’instar de Le Bouëdec, nous sommes d’avis que le cabotage représentait la seule avenue de réussite possible, en dehors des pêcheries, pour les travailleurs de la Côte-de-Gaspé dans le dernier quart du XIX^e siècle. D’ailleurs, comme l’indique André Lepage, l’économie des localités à l’est de Paspébiac est très fortement tournée vers la mer¹⁹. France Normand s’est intéressée à la vocation maritime des ménages pour les populations littorales de l’estuaire et du golfe Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle. Pour ce faire, rappelons qu’elle a mis en place un indice de maritimité représentant le nombre de ménages où l’un des membres déclare exercer un métier de l’eau par rapport à l’ensemble des ménages du sous-district de recensement²⁰. Pour ce qui est de l’ensemble de la Gaspésie (incluant les Îles-de-la-Madeleine), cet indice est de 80%. Celui-ci atteint même 90% entre Gaspé-Sud et Pabos. Nos données concernant le nombre d’intervenants en partenariat tendent résolument à confirmer cette évaluation. Comme nous l’avons démontré auparavant, les navigateurs ont généralement tendance à s’associer afin d’acquérir une embarcation. Or, ces navigateurs habitent en grande partie sur la partie est de la péninsule. N’ayant d’autres alternatives que de vivre de la mer, ces travailleurs de la Côte-de-Gaspé doivent mettre en place des stratégies et trouver des moyens subvenir à leurs besoins à partir de celle-ci. Nous croyons donc que ceux-ci ont vu en la formation de partenariats une stratégie viable leur permettant de réunir les fonds nécessaires à l’achat d’un navire et de tenir tête aux grandes compagnies de pêche.

La Baie-des-Chaleurs, quant à elle, se différencie économiquement de l’est de la péninsule. En effet, selon André Lepage, la partie occidentale de la baie est vouée à

¹⁹ André Lepage, « Les crises de subsistance dans une économie régionale. Les communautés de pêcheurs de la baie des Chaleurs, 1815-1850 », *Anthropologie et Sociétés*, vol. 16, no 2 (1992), p. 43.

²⁰ Normand, « Une “vocation maritime” pour les populations... », p. 89 – 91.

l'agriculture, à l'élevage et à l'exploitation forestière²¹. Selon France Normand, les conditions autant géographiques que climatiques de la Baie-des-Chaleurs avantagent la pratique de l'agriculture, mais plus particulièrement de l'exploitation forestière vers la fin du siècle. Le lot de stratégies possibles pour les travailleurs de la région s'en trouve alors étoffé. D'ailleurs, l'indice de maritimité mise en place par Normand est de seulement 28% pour le comté de Bonaventure (regroupant les localités allant de Matapédia à Port-Daniel)²². Ainsi, plutôt que de se tourner uniquement vers l'exploitation de la mer, les habitants de la Baie-des-Chaleurs peuvent pratiquer d'autres métiers leur permettant de subvenir aux besoins de leur famille.

La pluriactivité semble du reste l'une des stratégies envisagées par ceux-ci. Normand a mis en lumière l'existence d'une pluriactivité « officieuse » à partir du « tableau 8 » sur la propriété maritime du recensement de 1871. Or, même si le comté de Bonaventure affiche un faible indice de maritimité par rapport au reste de la Gaspésie, il compte pour plus de 40% de la pluriactivité non attestée par la déclaration professionnelle²³. D'ailleurs, un peu plus de la moitié des intervenants en partenariat de notre corpus ayant déclaré une double profession habitent dans la Baie-des-Chaleurs. Ainsi, nous sommes d'avis que les travailleurs peu fortunés de la région se tournent davantage vers d'autres activités d'appoint que la navigation plutôt que de s'associer à d'autres entrepreneurs pour acquérir une embarcation comme c'est le cas sur la Côte-de-Gaspé. De cette façon, ils peuvent tout de même conserver une relative autonomie. Dans les faits, un rapide coup d'œil sur les professions pratiquées par l'ensemble des

²¹ Lepage, « Les crises de subsistance... », p. 42.

²² Normand, « Une "vocation maritime" pour les populations... » p. 89 – 91.

²³ *Ibid.*, p. 92.

intervenants de la Baie-des-Chaleurs nous dévoile que les marchands sont largement présents dans la région au détriment des travailleurs manuels. Or, comme nous l'avons vu précédemment, les marchands ont beaucoup moins tendance que les travailleurs à s'associer à d'autres individus lorsqu'ils font l'acquisition d'un navire. Ainsi, la faible implication des travailleurs de cette région économiquement différenciée laisse toute la mesure aux grands marchands. Cela explique sans contredit la différence entre la Baie-des-Chaleurs et la Côte-de-Gaspé lorsqu'il vient le temps de s'intéresser à la provenance des individus en partenariat et aux solidarités locales.

3.3 LA PARENTÉ : SOURCE INTARISSABLE D'ASSOCIÉS

Outre la proximité des métiers et l'appartenance à une même localité, la parenté semble jouer un rôle primordial chez les travailleurs désirant investir dans l'industrie du transport maritime gaspésien. Nous désirons maintenant analyser plus finement la mise en commun des ressources financières à l'échelle des familles engagées dans le cabotage pour les années qui nous intéressent. La parenté joue-t-elle un rôle important lors de l'acquisition et de l'exploitation d'un navire? Certains membres de la famille sont-ils plus susceptibles que d'autres de s'engager dans un système de partenariat? La transmission du patrimoine maritime se fait-elle à l'intérieur de la même famille? Le jumelage des données des enregistrements maritimes avec les listes de recensements et les registres d'état civil ouvre notamment la voie à une étude plus fine des stratégies familiales au sein de la flotte gaspésienne.

3.3.1 Le jumelage des données

L'analyse des registres de l'immatriculation maritime du Canada permet d'étudier les relations entre les intervenants selon trois variables de base : la profession, le lieu de résidence et le patronyme. Voyons maintenant quels sont les liens de parenté entre les entrepreneurs. Pour ce faire, nous avons d'abord dû valider les déclarations des individus actifs à plus d'une occurrence et les regrouper pour les attribuer à un intervenant singulier²⁴. Ainsi, les intervenants ayant les mêmes informations personnelles de base et agissant à plusieurs reprises au sein d'un même navire ont automatiquement été regroupés et considérés comme un seul et même individu (intervenant unifié). Si un intervenant est impliqué dans plusieurs enregistrements, il doit détenir le même nom, le même lieu de résidence et la même profession pour être réuni au sein d'un intervenant unifié. Nous avons ainsi réduit notre corpus de 1 692 mentions d'intervenants à 554 intervenants unifiés, dont 278 résideront en Gaspésie au cours de leur vie.

Outre la présence remarquée des mêmes professions et des mêmes lieux de résidence au sein des partenariats, nous pouvons aussi constater que plusieurs associés partagent le même patronyme. D'un point de vue général, pour la Gaspésie, les 278 intervenants distincts ont déclaré 133 patronymes différents. Or, le deux tiers de ces individus sont associés à seulement 48 patronymes. La famille LeBlanc, avec 10 personnes, est l'un des patronymes les plus répandus chez les intervenants gaspésiens²⁵.

²⁴ Voir le chapitre 1 pour plus de détails.

²⁵ Onze intervenants unifiés possèdent le patronyme « Smith », dont sept sont prénommés William. Nous avons pris la décision d'omettre cette famille de l'analyse, faute d'informations suffisantes pour procéder

Plusieurs autres patronymes ressortent également du lot dans la péninsule : les Miller (huit individus), les Kennedy (huit individus), les Suddard (sept individus), les Girard (six individus) et les Le Bouthillier (six individus). D'ailleurs, nous retrouvons seulement sept patronymes pour lesquels il n'y a aucune transaction entre les individus. De plus, pour les 52 enregistrements faisant l'objet d'une association d'affaires, 28 transactions mettent en relations des associés partageant le même patronyme ; de ce nombre, plus de la moitié (17) sont le fait d'intervenants exclusivement établis en Gaspésie. Le lieu de résidence et le patronyme semblent intimement liés puisque 25 des 28 transactions en cause concernent des partenaires ayant le même patronyme, mais également le même lieu de résidence. La tendance est similaire lorsque nous prenons également en compte les professions identiques. En effet, nous avons relevé 22 transactions d'enregistrement mettant en œuvre des associés déclarant exactement les trois mêmes informations de base²⁶. La mise en commun de ressources financières familiales pour faire l'acquisition d'un bateau s'avère manifestement une pratique courante.

Il s'agit d'une stratégie également observée par Gérard Le Bouëdec pour le littoral atlantique français²⁷. Dans le même ordre d'idées, Karine Maurais a noté que près de la moitié des marins qui investissent dans l'industrie transport maritime bas-laurentien se rattachent à un peu plus d'une douzaine de patronymes²⁸. Selon elle, cela suggère que l'investissement dans une embarcation est souvent le fruit d'une

à d'éventuels regroupements. Le cas de la famille « Robert/Roberts » est similaire, alors que cinq individus (sur les 11) s'appellent « Thomas ».

²⁶ Parmi ceux-ci, il y a 12 transactions où les partenaires habitent tous en Gaspésie.

²⁷ Voir Le Bouëdec, « Dynasties et fratries de maîtres... ».

²⁸ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 87.

participation de plusieurs membres d'une même famille. De son côté, Jocelyn Morneau a remarqué que de nombreux navigateurs de certaines localités du pays saint-pierrais portent le même patronyme au XIX^e siècle²⁹. Si le patronyme suggère d'emblée un lien de parenté, est-ce un indicateur suffisamment solide pour attester les liens familiaux? Quels sont les liens entre eux et quel rôle la parenté joue-t-elle dans la formation des partenariats?

Afin de mettre en lumière les liens familiaux potentiels entre les individus, nous avons jumelé les individus des listes nominatives des recensements canadiens présents dans la base de données de l'IMPQ avec nos « intervenants unifiés »³⁰. En liant les individus de recensement en recensement grâce à la comparaison d'attributs individuels et contextuels, il devient possible d'avoir une idée générale de la situation d'un intervenant aux dix ans. Sur les 554 intervenants unifiés de notre corpus, nous avons pu en retracer 194 dans les recensements, dont 137 habiteront en Gaspésie à un moment ou l'autre de leur vie. Ces différents jumelages nous permettent également d'en apprendre davantage sur les trajectoires individuelles et les dynamiques familiales qui nous intéressent dans le cas des petits entrepreneurs de la péninsule gaspésienne.

Grâce aux listes nominatives, nous pouvons replacer nos individus dans le contexte plus large des ménages au sein desquels ceux-ci s'insèrent. Nous sommes donc en mesure d'obtenir des indications valables sur les liens qu'entretient un individu avec les autres membres du ménage. Hormis le chef du ménage et son épouse, il s'avère

²⁹ Jocelyn Morneau, *Petits pays et grands ensembles: Les articulations du monde rural au XIX^e siècle. L'exemple du lac Saint-Pierre*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 2000, p. 153.

³⁰ Voir le chapitre 1 pour plus de détails.

toutefois impossible de connaître la nature exacte des relations entre les autres individus composant le ménage avant 1891. Ainsi, nous ne pouvons que supputer les liens qui les unissent puisque dans les recensements antérieurs, ceux-ci ne sont pas précisés. Même si le chef du ménage est en âge d'être le père d'une autre personne portant le même patronyme, il pourrait s'agir d'un frère ou d'une sœur plus jeune, d'un neveu ou d'une nièce ou même, dans une moindre mesure, d'un ou d'une pensionnaire sans lien direct. La situation s'éclaircit toutefois à compter de 1891, alors que les relations au chef du ménage sont dorénavant inscrites dans le recensement. Nous pouvons dès lors confirmer les différents liens qui unissent les individus présents au sein d'un même ménage. Dans le même ordre d'idées, il est parfois difficile de suivre l'évolution des relations entre les individus d'une année de recensement à l'autre. Pour cela, il faut que les deux personnes aient été inscrites au sein du même ménage dans une année antérieure. Évidemment, le repérage est plus complexe lorsqu'un individu quitte le milieu familial pour s'établir et fonder une nouvelle famille.

Pour remédier à la situation et maximiser l'information disponible, nous avons utilisé les jumelages déjà effectués pour le fichier BALSAC entre les recensements décennaux canadiens de l'IMPQ et les registres des actes de l'état civil du Québec. Ces jumelages ont progressivement été étendus à toutes les régions du Québec pour ce qui est des actes de mariage catholique depuis les débuts de la Nouvelle-France jusqu'à l'époque contemporaine. Notons que le fichier BALSAC intègre également les mariages protestants en plus des mariages catholiques pour la péninsule gaspésienne et la ville de

Québec³¹. Généralement, ces actes contiennent les noms et prénoms des participants, le lieu et la date de l'événement, les lieux de résidence, les professions, etc. Le fichier rend alors possible la reconstitution des liens de parenté. Il permet donc de confirmer les relations déjà supposées ou établies à l'intérieur d'un même ménage. Ces jumelages sont également susceptibles de révéler des liens familiaux jusqu'ici inaperçus, notamment entre les individus n'étant pas recensés au sein d'un même ménage. Comme l'ont soulevé Danielle Gauvreau et Sherry Olson, les actes de mariage ne contiennent pas toujours la profession, et ce plus particulièrement chez le père puisque celui-ci est souvent décédé³². Cette limite peut toutefois être atténuée par l'utilisation des données des recensements et des enregistrements maritimes.

3.3.2 L'importance de la famille pour les petits propriétaires

Sur les 194 individus jumelés avec les recensements, nous avons pu en repérer 127 dans BALSAC, dont 78 résideront en Gaspésie au cours de leur vie³³. Nous avons ainsi pu mieux identifier les pères, les enfants et les frères actifs au sein de la flotte et voir s'ils interagissent ensemble. Pour l'ensemble du corpus, nous avons retracé onze individus ayant des enfants actifs dans l'industrie du transport maritime gaspésien entre 1871 et 1911. Dans le même ordre d'idées, nous avons 17 entrepreneurs ayant un père

³¹ Pour en savoir plus sur le fichier BALSAC et son utilisation, voir Danielle Gauvreau, Patricia Thornton et Hélène Vézina, « Le jumelage des recensements aux mariages du fichier BALSAC : présentation de l'approche et étude exploratoire des enfants de couples mixtes à la fin du XIX^e siècle », *Cahiers québécois de démographie*, vol. 39, no 2 (2010) ; Marc St-Hilaire, *Peuplement et dynamique migratoire du Saguenay, 1840-1960*, Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1996, et Danielle Gauvreau et Sherry Olson, « Mobilité sociale dans une ville industrielle nord-américaine : Montréal, 1880-1900 », *Annales de démographie historique*, vol. 1, no 115 (2008).

³² Gauvreau et Olson, « Mobilité sociale... » p. 9.

³³ Il s'agit tout de même d'un taux de jumelage acceptable compte tenu de la grande mobilité présente sur la péninsule. Considérant la difficulté de suivre un individu lorsqu'il quitte le milieu familial, nous avons probablement échappé quelques-uns de ces cas difficiles à cerner. Il faut également prendre en considération que plusieurs mariages protestants ont probablement été célébrés à l'extérieur de la région. Dans ces cas, nous n'avons pas accès aux actes de mariage.

actif, puis onze personnes ayant au moins un frère actif au sein de notre flotte. Quant aux individus ayant résidé en Gaspésie au cours de leur existence, nous en avons sept qui ont des enfants, huit, un père actif, et quatre, un frère actif. Au total, nous avons donc un groupe de 15 Gaspésiens comptant des membres la famille actifs au sein de la flotte gaspésienne entre 1871 et 1911. À ce nombre, nous pouvons ajouter 12 individus dont les liens ont été validés par les recensements de 1891, 1901 et 1911. Nous pouvons également prendre en considération 13 autres personnes qui partagent le même domicile qu'un autre individu et qui portent le même patronyme dans les recensements de 1871 et 1881.

Au total, les 40 individus ciblés se répartissent en 32 travailleurs manuels (navigateurs, cultivateurs, pêcheurs, etc.) et huit issus du monde du commerce et des services (marchands et collecteur de douane)³⁴. La famille s'avère essentielle pour ces travailleurs engagés dans les activités de cabotage puisque la presque totalité d'entre eux font affaire à au moins une occasion avec un autre membre de leur famille. En pratique, seulement deux³⁵ des 40 individus retenus n'ont pas interagi avec un apparenté. Alain Franck avait déjà suggéré que la copropriété, fréquente dans l'industrie du cabotage, tendait à regrouper des membres d'une même famille ou les travailleurs d'un même village³⁶. Cela étant, l'étude minutieuse des liens familiaux au travers des registres d'état civil et des recensements expose une panoplie d'autres stratégies familiales demeurrées

³⁴ De ce nombre, il faut compter deux épouses de marchands ayant reçu en héritage des parts de navires de leur époux. Dans le cadre de cette analyse, nous avons décidé de les inclure dans les gens de la sphère commerciale.

³⁵ Dans les deux cas, ceux-ci ont déclaré travailler dans les commerces et services tout au long des documents en notre possession.

³⁶ Franck soulève d'ailleurs l'intérêt d'utiliser les données des recensements afin de mettre en valeur certains aspects sociaux du cabotage. Voir *Les goélettes à voiles...*, p. 98.

jusqu'à maintenant inexplorées dans l'historiographie québécoise. Nous avons insisté sur la présence de stratégies de copropriété ; à cela il nous faut ajouter les transmissions de propriété par l'entremise d'héritages ainsi que les différentes modalités de transferts associés aux actes de vente. Certaines familles combinent d'ailleurs plusieurs de ces éléments afin de faire grandir ou de consolider leur capital.

3.3.3 La parenté au cœur de plusieurs stratégies

Nous avons décelé de nombreux cas où un père cède à ses fils le patrimoine maritime qu'il détient par voie d'héritage. Prenons l'exemple du cultivateur-navigateur Abraham Dugas, propriétaire de la petite goélette *Marie Louise* entre 1877 et 1881. Après une interruption d'une quinzaine d'années, Abraham se relance dans la navigation en 1896 et achète seul la goélette *Three Brothers*, jaugeant 13 tonneaux. Celui-ci se déclare alors maître-navigateur dans l'enregistrement maritime, alors qu'il mentionnait être simplement cultivateur au recensement de 1891. Il y a tout lieu de croire qu'Abraham pratiquait la pluriactivité comme stratégie de diversification. À son décès en 1898, Abraham lègue la *Three Brothers* à son épouse Marie-Anne et à deux de ses fils, André et Joseph (notons ici que ces derniers se déclarent cultivateurs lors de la transaction enregistrée à la fin de la saison de navigation, au 1^{er} décembre 1898). Le 10 décembre de la même année, Marie-Anne, André et Joseph Dugas vont vendre leurs parts de navire à Edmond, leur frère cadet, alors âgé de 24 ans seulement. Contrairement à ses frères, Edmond va se déclarer navigateur au moment de la transaction, ce qui témoigne de sa volonté d'exploiter lui-même l'embarcation qu'il a acquise. Le registre maritime de la goélette *Three Brothers* sera fermé en 1900 pour une raison qui nous ait inconnu et Edmond n'investira pas dans d'autres embarcations. Dans ce cas de figure, le

père souhaite léguer l'embarcation à ses aînés, mais ceux-ci semblent voir dans l'agriculture une meilleure stratégie de survie. La cession au profit du plus jeune membre de la fratrie facilite l'amorce de sa carrière dans de la navigation tout en conservant le patrimoine à l'intérieur de la descendance.

Plusieurs entrepreneurs choisissent également de céder leur embarcation à leur épouse suite à leur décès. C'est le cas d'Isabelle Henry Miller, qui reçoit en héritage la goélette *Hellie Morrow* de 82 t. enr. de feu son époux, Richard Miller, maître-navigateur, le 8 avril 1906. Celle-ci va toutefois opter pour vendre le bâtiment un mois plus tard à un investisseur d'Ottawa. Karine Maurais a elle aussi remarqué que bon nombre d'épouses reçoivent la propriété d'un navire au décès de leur mari³⁷, pour s'en départir rapidement par la suite, en particulier lorsqu'elles n'ont pas de fils en âge de prendre le relais.

Nous avons par ailleurs observé divers cas de transmission tardive. Certains pères en fin de carrière cèdent une partie ou l'entièreté de leurs titres à leurs fils au moyen d'un acte de vente. Le 9 juin 1900, William A. MacPherson, cultivateur de 48 ans, enregistre la *B. Tenheime* de 217 t. avec deux autres entrepreneurs. Il détient alors 21 parts de propriété de l'embarcation. Deux ans plus tard, en mars 1902, il vendra dix de ses parts à son fils de 22 ans James Clara qui se déclare alors maître-navigateur. Tous deux vont rester copropriétaires du navire jusqu'au transfert de celui-ci dans un autre port dans les années 1910. En agissant ainsi, le père est en mesure de faire profiter son fils de ses biens tout en s'assurant de transmettre son métier à sa descendance.

³⁷ Maurais, « Activité et propriété maritimes... », p. 92 – 93.

La coexploitation précédemment évoquée dans le cas des MacPherson représente une stratégie fort répandue chez les gens de petits métiers, alors que divers membres de la famille sont actifs dans l'industrie du transport maritime gaspésien. Encore une fois, le père a souvent tendance à faire participer ses fils lorsque vient le temps de faire l'acquisition d'une embarcation. Prenons l'exemple d'Edward Quigley et de son fils Michael, tous deux navigateurs. En 1876, Edward enregistre seul la *Wasp*, une goélette de 29 tonneaux. À peine deux ans plus tard, il vend son navire au marchand Charles Le Boutillier. C'est à partir de septembre 1883 qu'Edward implique son fils Michael, alors âgé de seulement 18 ans. Edward et Michael enregistrent ensemble la goélette *Dominion* de 69 t. enr., conjointement avec John Quigley³⁸, âgé de 19 ans. Edward détient 32 parts de propriété tandis que Michael et John en possèdent chacun 16 parts. À peine un mois plus tard, les trois partenaires hypothèquent le navire auprès d'un marchand de Gaspé, pour un montant de 1 200\$ à un taux d'intérêt de 7%. Le 28 avril 1885, les Quigley vendent la goélette à un navigateur de Cape Cove et s'acquittent du même coup de leur dette. La même journée, Edward, Michael et John rachètent la *Wasp* ayant autrefois appartenu à Edward à la fin des années 1870 et l'exploitent pendant plusieurs années encore. Le bâtiment va finalement s'échouer en 1898 au Barachois-de-Malbaie. Bien que nous ignorions ce que Michael est devenu ensuite, il est possible qu'il se soit tourné vers l'agriculture comme Edward et John.

³⁸ John Quigley pourrait être le fils d'Edward et le frère de Michael par le biais d'un jumelage potentiel. Nous n'avons toutefois pas la profession de John dans les recensements afin de confirmer s'il s'agit ou non de la bonne personne. Nous avons toutefois de bonnes raisons de croire qu'ils sont apparentés.

Dans ce cas-ci, il semble évident qu'Edward a profité de l'implication de ses fils pour acquérir une embarcation plus grande que sa première goélette. L'exploitation de la *Dominion* a toutefois présenté ses défis, comme en témoigne la dette contractée dès l'automne 1883. Devant la difficulté à rembourser l'emprunt, les Quigley ont vendu l'embarcation pour se tourner vers une goélette plus petite, et à la mesure de leur moyen. Comme l'observait Le Bouëdec sur le littoral atlantique français, il arrive régulièrement que le père soutienne ses fils en prenant des fractions de propriété du navire ainsi qu'en leur transmettant la formation nécessaire pour faire en faire l'exploitation³⁹. Le père peut alors élargir son patrimoine et en faire profiter plusieurs membres de la famille par le biais d'investissements dans l'industrie.

Dans certains cas, les entrepreneurs se tournent vers leurs frères en vue de faire l'acquisition et l'exploitation d'une embarcation. En août 1870, John, Abraham et Isidore Leblanc⁴⁰ s'associent en copropriété, à titre de « joint owners » afin d'acheter la *A.S. White*. Ceux-ci la détiennent jusqu'en mai 1883, moment où John rachète les parts détenues par ses frères. C'est également en mai 1883 que John contracte une hypothèque auprès de ses mêmes frères. Il la remboursera en septembre, avant la fin de la saison. Cette pratique témoigne d'une étroite collaboration entre les frères : en plus d'acheter le navire ensemble, deux des frères acceptent de prêter un certain montant au troisième le temps d'une saison de navigation et de pêche.

³⁹ Le Bouëdec, « Dynasties et fratries de maîtres... », p. 169.

⁴⁰ Ces trois individus ont partagé un même domicile avant 1891. Nous n'avons pas été en mesure d'établir leur lien de parenté. Il y a toutefois de fortes chances qu'il s'agisse de frères ou de cousins puisqu'ils ont environ les mêmes âges.

En analysant les différentes stratégies impliquant la parenté, nous constatons que les petits aspirants à la propriété ont pris divers moyens à leur disposition pour s'intégrer à l'industrie du transport maritime. Comme pour le littoral atlantique français, le contrôle des goélettes représente un instrument de développement économique et de la dynamique sociale des petits entrepreneurs en cabotage⁴¹. Bien souvent, il s'avère indispensable pour ces investisseurs de former des alliances leur permettant de trouver les fonds nécessaires pour faire l'achat et l'exploitation d'un navire. À bien des égards le rôle de la parenté dans la propriété d'un navire demeure primordial chez les travailleurs de la mer gaspésiens.

Bien que l'industrie ne soit pas exclusivement aux mains de quelques familles, il n'en demeure pas moins que la famille y joue un rôle de premier plan⁴². En recrutant des associés parmi la parenté, une famille peut acquérir et consolider un patrimoine lui permettant de s'assurer d'une certaine marge de manœuvre face aux contraintes économiques que leur imposent les grands marchands de la région⁴³. En agissant ainsi, ces familles se donnent les moyens humains et techniques nécessaires pour investir dans

⁴¹ Le Bouëdec, « Dynasties et fratries de maîtres... », p. 180.

⁴² Il arrive souvent qu'une partie de la flotte d'un port d'enregistrement appartienne à certaines familles. Stephanie Jones a remarqué que l'investissement naval au sein de la flotte de Boston dans le Lincolnshire entre 1836 et 1848 était passablement dominé par quelques familles importantes. Voir de cette auteure « Shipowning in Boston, Lincolnshire, 1836-1848 », *Mariner's Mirror*, no 65 (1979), p. 342. David Alexander et Gerry Panting ont également remarqué plusieurs liens familiaux entre les élites de la flotte de Yarmouth. En effet, la moitié de l'élite de l'industrie était associée à seulement deux patronymes. Voir « The Mercantile Fleet and Its Owners: Yarmouth, Nova Scotia, 1840-1889 », *Acadiensis*, vol. 7, no. 2 (1978), p. 21 et 23.

⁴³ Dans le même ordre d'idées, A. Gregg Finley a signalé que la participation familiale était fort importante dans l'industrie de la construction navale en temps de crise à St. Martins au Nouveau-Brunswick. Cette implication de la parenté a d'ailleurs permis à de nombreuses familles de traverser le déclin de cette industrie à la fin du XIX^e siècle. Voir « The Morans of St. Martins, N.B., 1850-1880: Toward an Understanding of Family Participation in Maritime Enterprise », Lewis R. Fischer et Eric W. Sager, dir., *The Enterprising Canadians : Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*, St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979.

un navire : « Le système quirataire est à la fois l'expression du micro capitalisme local permettant de drainer les capitaux locaux et l'outil de la stratégie des parentèles majeures qui ont mis le cabotage au cœur de la dynamique sociale, fragmenter le capital pour réduire les risques et multiplier les participations afin de mieux contrôler le développement de la flotte⁴⁴ ». Ils peuvent du même coup s'intégrer plus facilement à l'économie de marché et se libérer, dans une certaine mesure, de l'emprise que les grands commerçants ont sur eux.

Les nombreux héritages observés mettent d'ailleurs en lumière l'importance de la transmission du patrimoine entre le chef du ménage, son épouse et ses enfants. Ces investissements ne permettent toutefois que rarement une accumulation du capital d'une génération à l'autre. Les propriétaires-navigateurs bâtissent ce capital avec les profits du cabotage. Or, selon Alain Franck, ceux-ci ne sont pas très élevés⁴⁵. En fait, les profits sont généralement réinvestis dans la goélette afin de la maintenir à flot. Nous avons d'ailleurs remarqué que de nombreux petits entrepreneurs désertaient l'industrie du transport maritime suite à la perte de leur navire, et ce, qu'elle que soit la raison de cette perte (nauffrage, vieillissement, etc.).

3.4 Les partenariats : un impact sur l'accès à la propriété?

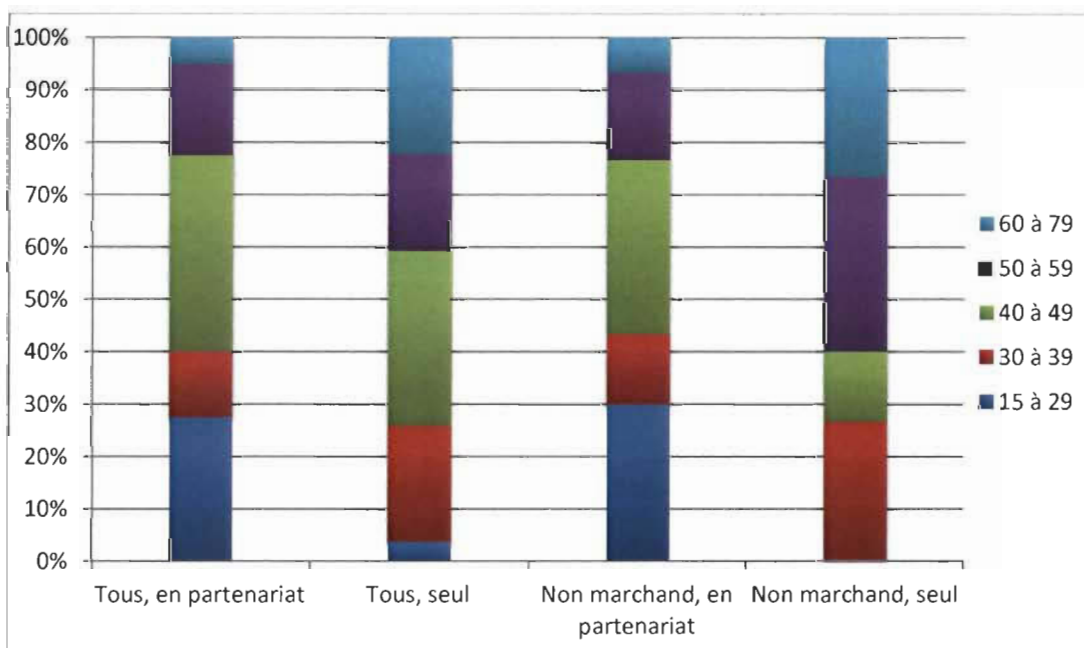
Les données recueillies grâce au jumelage des listes nominatives des recensements et de l'état civil nous permettent notamment de voir à quel moment de leur vie les entrepreneurs font l'acquisition d'un premier navire. Nous nous sommes plus

⁴⁴ Le Bouëdec, « Dynasties et fratries de maîtres », p. 174.

⁴⁵ Franck, *Les goélettes à voiles...*, p. 100.

spécifiquement intéressés à l'âge auquel les Gaspésiens enregistrent leur navire, qu'ils soient en partenariat ou non (voir figure 3.1). Y existe-t-il une réelle différence d'âge lors de l'achat d'un bâtiment entre les entrepreneurs qui opèrent en solo et ceux en association? Pour répondre à cette question, nous avons établi une année de naissance pour nos intervenants, en nous appuyant sur les informations colligées dans les recensements et les registres de l'état civil. Nous avons ainsi pu reconstituer l'âge d'un peu plus de la moitié des investisseurs gaspésiens participant à l'enregistrement d'un navire dans les ports de Gaspé et de New Carlisle entre 1871 et 1911.

FIGURE 3.1
Âge des intervenants unifiés résidant en Gaspésie lors de l'enregistrement d'un navire selon leur profession, 1871 – 1911



Sources : Compilation à partir des registres de l'immatriculation maritime du Canada 1856 – 1911, des listes nominatives des recensements décennaux canadiens 1871 - 1911 et des registres d'état civil.

En observant la figure 3.1, nous remarquons d'emblée que l'achat d'un navire en partenariat permet aux entrepreneurs de s'impliquer à un âge relativement plus jeune que s'il en faisait l'acquisition seul. En effet, la moyenne d'âge pour les individus en partenariat lors de l'enregistrement d'un navire est de 41 ans. C'est sept ans de moins que s'ils enregistrent le navire sans l'aide d'associés. Nous constatons d'ailleurs une nette différence chez les intervenants de moins de 30 ans. Une dizaine d'individus sont âgés de 18 à 29 ans lors de l'enregistrement initial d'un navire en association avec d'autres investisseurs. Pour ce qui est des propriétaires uniques, le plus jeune est âgé de 29 ans. Il s'agit là d'un écart non négligeable. Cette différence se perçoit également chez le groupe des 60 ans et plus. Ainsi, les investisseurs sont généralement plus âgés quand ils enregistrent seuls une embarcation que lorsqu'ils profitent de l'aide d'autrui. L'écart est encore plus marqué lorsque nous nous intéressons uniquement aux petits armateurs. Lorsqu'ils agissent seuls, ces derniers doivent attendre en moyenne l'âge de 50 ans comparativement à 41 ans pour les associés lançant un navire en partenariat. La barrière de l'âge semble s'estomper sensiblement chez les entrepreneurs issus du monde du commerce (3 ans seulement).

Selon Alain Franck, les navigateurs réunissaient généralement les fonds nécessaires pour accéder au rang de propriétaire que lorsque la majeure partie de leur carrière était écoulée⁴⁶. Le recours au partenariat permettait en pratique de contourner la difficulté. Grâce à cette stratégie d'alliance, de jeunes hommes peuvent plus rapidement s'intégrer dans l'industrie du transport maritime sans nécessairement en avoir les

⁴⁶ Franck, *Les goélettes à voiles...*, p. 100.

moyens, qu'ils soient financiers ou techniques ; leur capacité à s'autonomiser face à l'emprise du monde marchand en est accrue.

CONCLUSION

L'étude des liens sociaux et familiaux entre les intervenants nous a permis de mettre en lumière une vie de relation étroite, elle-même au cœur de différentes stratégies de survie et de reproduction des sociétés littorales en marge des grands circuits de l'échange. En effet, les différents partenaires appartiennent très fréquemment à un même milieu. La profession constitue d'ailleurs un important facteur de rapprochement. Ces alliances, néanmoins, sont davantage l'apanage des petits propriétaires que des individus issus du commerce et des services. La prévalence des partenariats chez les petits armateurs semble intimement liée à leur volonté de s'associer en vue de trouver les fonds nécessaires à leur entreprise. Devant l'importance de la fonction du transport maritime pour la région, les travailleurs de la mer n'ont guère d'autres choix que de collaborer pour se maintenir ou accéder à la propriété.

Les solidarités locales sont également primordiales lorsqu'il vient le temps pour les entrepreneurs de trouver un ou des associés. Nous avons vu que la Côte-de-Gaspé mobilise un important bassin de partenaires, en raison de la forte représentation des travailleurs de la mer qui prévaut. Inversement, on dénote un faible taux de participation dans la Baie-des-Chaleurs, une région où les possibilités économiques sont plus variées.

Par ailleurs, la mise en commun de ressources financières par les membres d'une même famille est apparue comme une pratique courante chez les petits entrepreneurs en transport maritime gaspésien. La contribution de la parenté était toutefois variable et pouvait revêtir diverses formes, qu'elle soit économique, humaine ou technique.

Enfin, la formation de partenariats a été un outil de premier plan pour permettre aux travailleurs de la mer de s'élever socialement et d'accéder plus rapidement à la propriété. D'autres recherches seraient à faire pour vérifier dans quelle mesure les patrons de navire sont parvenus à se maintenir dans le contexte de ralentissement économique et de la reconfiguration des activités de pêcheries.

CONCLUSION

Les contraintes structurelles qui pèsent sur la socioéconomie gaspésienne, et plus particulièrement l'emprise des grandes compagnies de pêches anglo-normandes et l'isolement de la péninsule, ont fait l'objet de nombreux travaux. Mais, peu de chercheurs s'étaient jusqu'à présent intéressés aux initiatives locales et aux réactions du milieu. Par notre mémoire de maîtrise, nous voulions d'abord contribuer à une meilleure connaissance des stratégies adaptatives des sociétés littorales, et plus particulièrement d'une microélite de petits propriétaires de navire en émergence dans les décennies 1870-1880.

Mettant à profit des sources premières très riches et complémentaires les unes des autres, nous avons été en mesure de reconstituer la flotte de navires enregistrés dans les ports de Gaspé et de New Carlisle et suivre les grandes étapes de son évolution pour la période 1871-1911. Il en est tout d'abord ressorti un déclin important du nombre d'unités actives à partir du milieu des années 1880, un recul déjà constaté pour d'autres flottes du Québec et des Maritimes à la même époque. Nous avons attribué la baisse des effectifs, et plus largement de la capacité de transport de la flotte gaspésienne, aux conjonctures de crises économiques cycliques.

Le contexte instable des années 1880 n'a pas uniquement eu des effets dévastateurs sur la propriété maritime. Dans le sillage de la crise commerciale de la morue qui sévit à compter de 1886, nous avons découvert que les grandes entreprises marchandes, en difficulté financière, se sont partiellement retirées de l'investissement dans la flotte au profit des petits entrepreneurs en transports maritimes, qui ont bénéficié de la disponibilité de navires laissés désarmés. Ces conditions favorables à l'expansion du marché de l'usage ont ouvert la voie à de nouvelles occasions d'affaires, que n'ont pas manqué de saisir un certain nombre de travailleurs de la mer, principalement des navigateurs-pêcheurs.

Mais le renouvellement des bases sociales de la flotte n'a pas reposé exclusivement sur une participation accrue des métiers de l'eau, tant s'en faut. Nous avons montré qu'au fil des ans, un secteur d'activité terrestre, à savoir l'agriculture, est progressivement mieux représenté, signe d'une plus grande pluriactivité chez les populations côtières.

Si notre mémoire a permis de mieux saisir les mécanismes du déclin de la batellerie gaspésienne et de la reconfiguration du profil des investisseurs, il a aussi mis au jour le rôle primordial des associations d'affaires et leur capacité organisationnelle au sein de l'industrie du transport maritime gaspésien. Deux modèles d'associations – plus ou moins intégrés et cohésifs – se sont dégagés à l'analyse des partenariats pour l'acquisition de navires, aussi bien pour les premières propriétés que pour les rachats.

Comme d'autres chercheurs avant nous, nous avons été à même de mesurer l'importance des partenariats chez les travailleurs dotés de revenus limités. En s'associant, les partenaires partageaient tant les coûts d'achat et d'exploitation que les risques de pertes. Mais plus encore, pour les communautés en situation d'enclavement de la péninsule, l'accès à la propriété maritime pouvait devenir une condition nécessaire à la reproduction sociale. Ainsi, le partage de la propriété a permis à certains acteurs issus des couches populaires de s'insérer dans l'industrie du transport maritime, et partant, d'accéder aux marchés urbains pour commercialiser leurs prises.

Au terme de la recherche, nous pouvons donc confirmer l'existence d'un véritable *entrepreneurship* du milieu, qui s'est traduit par diverses stratégies adaptatives prenant appui sur des réseaux à la fois professionnels, communautaires et familiaux. Pensons ici, par exemple, aux associations fréquentes entre les travailleurs de la mer ainsi qu'entre les habitants de la Côte-de-Gaspé pour qui la mer est la principale voie de réussite. Différentes stratégies axées sur la mise en commun de ressources financières requièrent également l'implication du père et, à divers niveaux, de ses fils.

Plusieurs aspects à peine effleurés de notre étude mériteraient certainement d'être approfondis dans le cadre d'autres travaux. À notre avis, le jumelage des microdonnées de l'immatriculation maritime, des recensements et de l'état civil se prêterait à une analyse beaucoup plus poussée des bases sociales et matérielles d'une batellerie, notamment en y ajoutant une dimension longitudinale. Certes, nous nous sommes intéressés aux itinéraires des entrepreneurs, mais en nous attardant uniquement à la phase où ceux-ci étaient actifs au sein de l'industrie. Reste maintenant à étendre la

période d'investigation pour couvrir l'ensemble de la trajectoire des ménages au cours de leur cycle de vie. Les pères sont-ils parvenus à transmettre leur patrimoine maritime – leur métier comme leur navire – à leur descendance? Le cas échéant, le rang dans la fratrie a-t-il joué un rôle? Quels sont les effets d'une participation précoce à l'actionnariat sur la mobilité sociale et la transmission intergénérationnelle? Et plus largement, quels sont les liens entre la montée de la pluriactivité et l'évolution du rapport à la mer chez les populations littorales gaspésiennes?

BIBLIOGRAPHIE

I. SOURCES PREMIÈRES

A. Documentation manuscrite

Gouvernement du Canada, « Listes nominatives des recensements décennaux canadiens », 1851 – 1911.

L'Infrastructure intégrée des microdonnées de la population québécoises (IMPQ), Hélène Vézina dir., CIEQ, <http://www.cieq.ca/recherche.php?niv2=projets>.

Port de Gaspé, « Shipping Registers / Transactions Subsequent to First Registry », 1858 – 1911, Archives nationales du Canada.

Port de New Carlisle, « Shipping Registers / Transactions Subsequent to First Registry », 1856 – 1902, Archives nationales du Canada.

Port de Québec, Commission du Havre de Québec, « Dominion Imports During the Season of Navigation », 1875, 1883-1897 (3 volumes conservés aux archives du port de Québec).

B. Documentation imprimée

Documents de la Session du Canada, « Listes des navires inscrits sur les livres d'enregistrement de la Confédération du Canada », 1874 – 1911.

Documents de la Session du Canada, « Rapports annuels du ministère de la Marine et des Pêcheries », 1871 – 1912.

II. SOURCES SECONDES

Histoire économique et sociale, Québec et Canada

LINTEAU, Paul-André, René DUROCHER et Jean-Claude ROBERT. *Histoire du Québec contemporain*, T. I : *De la Confédération à la crise (1867-1929)*. Montréal, Boréal, 1989. 758 p.

DICKINSON, John A. et Brian YOUNG. *Brève histoire socio-économique du Québec*. Montréal, Bibliothèque québécoise, 2014. 496 p.

Histoire de la Gaspésie

CLARKE, Roger. « In them Days : The Breakdown of a Traditional Fishing Economy in an English Village on the Gaspé Coast ». Thèse de doctorat (géographie), Université McGill, 1972. 303 p.

D'AMOURS, Christine. « Établissement et évolution des populations gaspésiennes aux XIX^e et XX^e siècles ». Mémoire de maîtrise (sciences géographiques), Université Laval, 2009. 142 p.

DESJARDINS, Marc et al. *Histoire de la Gaspésie*. Sainte-Foy, Les Éditions de l'IQRC, 1999. 795 p.

DUGAS, Clermont. « Composition et évolution ethnique des régions périphériques du Québec ». *Cahiers québécois de démographie*, vol. 19, no 1 (1990), p. 77 – 95.

FALLU, Jean-Marie. *Une histoire d'appartenance, La Gaspésie*. Sainte-Foy, Les Éditions GID, 2004. 557 p.

FRENETTE, Yves. « Le peuplement francophone de la Gaspésie, 1670-1940 : Essai de synthèse historique ». *Gaspésie*, vol. 29, no 3-4 (septembre-décembre 1991), p. 35 – 44.

GRANDBOIS, Maryse. « Le développement des disparités régionales en Gaspésie, 1760-1960 ». *Revue d'histoire de l'Amérique française*, vol. 36, no 4 (mars 1983), p. 483 – 506.

KEABLE, Jacques. *La révolte des pêcheurs. L'année 1909 en Gaspésie*. Outrement, Lanctôt Éditeur, 1996. 165 p.

LANDRY, Julie. « Les bases sociales de la coopérative de pêcheurs de Carleton, 1923-1966 ». Mémoire de maîtrise (études et interventions régionales), UQAC, 2008. 94 p.

- LANDRY, Michel et Laval LAVOIE. Histoire de Carleton (Tracadie), 1766-1996. Québec, Septentrion, 1997. 332 p.
- LEPAGE, André. « Le capitalisme marchand et la pêche à la morue en Gaspésie, La Charles Robin and Company dans la Baie des Chaleurs (1820-1870) ». Thèse de doctorat (anthropologie), Université Laval, 1983. 450 p.
- LEPAGE, André. « La compagnie Robin et le développement de la pêche morutière dans le golfe Saint-Laurent au XIX^e siècle ». *Traditions maritimes au Québec*, Québec, Commission des biens culturels, 1984. p. 134 – 144.
- LEPAGE, André. « Les crises de subsistance dans une économie régionale. Les communautés de pêcheurs de la baie des Chaleurs, 1815-1850 ». *Anthropologie et Sociétés*, vol. 16, no 2 (1992), p. 37 – 54.
- MIMEAULT, Mario. « Le capital industriel des pêches dans la baie de Gaspé de 1760 à 1866 ». *Acadiensis*, vol. XXV, no 1 (automne 1995), p. 33 – 53.
- MIMEAULT, Mario. « La Gaspésie, une mosaïque culturelle ». Paul Larocque et Jean Larrivée, dir. *Parcours historiques dans la région touristique de la Gaspésie*. Rimouski, Université du Québec à Rimouski, 1998, p. 459 – 473.
- MIMEAULT, Mario. « Le peuplement de la Gaspésie ». *Mémoires de la société généalogique canadienne-française*, vol. 51, no 4 (Hiver 2000), p. 317 – 324.
- MIMEAULT, Mario. *La Gaspésie*. Sainte-Foy, Les Éditions de l'IQRC, 2004. 190 p.
- MIMEAULT, Mario. *Les pionniers de l'entrepreneurship gaspésien*. Québec, Les Éditions de la Fondation de l'entrepreneurship, 2004. 247 p.
- OMMER, Rosemary E.. « The Truck System in Gaspé, 1822-77 ». Rosemary E. Ommer, dir. *Merchant Credit and Labour Strategies in Historical Perspective*. Fredericton, Acadiensis Press, 1990, p. 49 – 72.
- OMMER, Rosemary E.. *From Outpost to Outport : A Structural Analysis of the Jersey-Gaspé Cod Fishery, 1767-1886*. Montréal, McGill-Queen's University Press, 1991. 245 p.
- REMMIGI, Frank William. « La lutte du clergé contre le marchand de poisson : A Study of Power Structures on the Gaspé North Coast in the Nineteenth Century ». Lewis R. Fischer et Eric W. Sager, dir. *The Enterprising Canadians : Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*. St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979, p. 183 – 199.

REMMIGI, Frank William. « Nineteenth-Century Settlement and Colonization on the Gaspé North Coast. An Historical-Geographical Interpretation ». Thèse de doctorat (Géographie), Université McGill, 1983. 329 p.

SAMSON, Roch. *La pêche à Grande-Grave au début du XX^e siècle*. Ottawa, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, 1980. 151 p.

SAMSON, Roch. « La Gaspésie au XIX^e siècle : espace maritime, espace marchand ». *Cahiers de géographie du Québec*, vol. 28, no 73-74 (1984), p. 205 – 221.

SAMSON, Roch. *Pêcheurs et marchands de la baie de Gaspé au XIX^e siècle. Les rapports de production entre la compagnie William Hyman and Sons et ses pêcheurs clients*. Ottawa, Direction des lieux et des parcs historiques nationaux, 1984. 148 p.

Instruments de recherche et éléments méthodologiques

BOUCHARD, Gérard. *Tous les métiers du monde. Le traitement des données professionnelles en histoire sociale*. Québec, Les Presses de l'Université Laval, 1996. 323 p.

CURTIS, Bruce. *The Politics of Population. State Formation, Statistics, and the Census of Canada, 1840 – 1875*. Toronto, University of Toronto Press, 2001. 385 p.

FISHER, Lewis R., et Eric W. SAGER. « An Approach to the Quantitative Analysis of British Shipping Records ». *Business History*, vol. 22, no 2, (juillet 1980), p. 135 – 151.

GAUVREAU, Danielle et Sherry OLSON. « Mobilité sociale dans une ville industrielle nord-américaine : Montréal, 1880-1900 ». *Annales de démographie historique*, vol. 1, no 115 (2008), p. 89 – 114.

GAUVREAU, Danielle, Patricia THORNTON et Hélène VÉZINA. « Le jumelage des recensements aux mariages du fichier BALSAC : présentation de l'approche et étude exploratoire des enfants de couples mixtes à la fin du XIX^e siècle ». *Cahiers québécois de démographie*, vol. 39, no. 2 (2010), p. 357 – 381.

ST-HILAIRE, Marc. *Peuplement et dynamique migratoire du Saguenay, 1840-1960*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1996. 285 p.

Flottes marchandes et investisseurs

ALEXANDER, David et Gerry PANTING. « The Mercantile Fleet and Its Owners: Yarmouth, Nova Scotia, 1840-1889 ». *Acadiensis*, vol. 7, no 2 (1978), p. 3 – 28.

- FARRELL, David Bruce. « A Fleet of Shipowners: Shipping Investment Patterns in Victoria, 1861-1901 ». Mémoire de maîtrise (history), University of Victoria, 1993. 106 p.
- FINLEY, A. Gregg. « The Morans of St. Martins, N.B., 1850-1880: Toward an Understanding of Family Participation in Maritime Enterprise ». Lewis R. Fischer et Eric W. Sager, dir. *The Enterprising Canadians : Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*. St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979, p. 35 – 54.
- FISHER, Lewis R., et Eric W. SAGER. « Patterns of Investment in the Shipping Industries of Atlantic Canada, 1820-1900 ». *Acadiensis*, vol. IX, no 1 (automne 1979), p. 19 – 43.
- GREENHILL, Basil. « Aspects of Late Nineteenth Century Rural Shipowning in South Western Britain ». *Ships and Shipbuilding in the North Atlantic Region*. K. Matthews, et G. Panting, dir. St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1978, p. 157 – 170.
- JONES, Stephanie. « Shipowning in Boston, Lincolnshire, 1836-1848 ». *Mariner's Mirror*, no 65 (1979), p. 339 – 349.
- LE BOUËDEC, Gérard. « Dynastie et fratries de maîtres au cabotage dans le golfe du Morbihan au XVIII^e siècle. Un système de quirataire à base familiale pour le contrôle de l'armement maritime ». *Annales de démographie historique*, vol. 2, no 124, (2012), p. 161 – 185.
- MAURAI, Karine. « Activité et propriété maritimes dans la région du Bas-Saint-Laurent (1874-1920) ». Mémoire de maîtrise (études québécoises), UQTR, 2008. 115 p.
- MERGER, Michèle. « Petite batellerie et compagnies fluviales en France : des stratégies différentes en temps de crise (1880-1930) ». Pierre Lanthier et Hubert Watelet, dir. *Private Enterprise during Economic Crises. Tactics and Strategies. / L'entreprise privée en période de crise économique. Tactiques et stratégies*. New York ; Ottawa ; Toronto, Legas, 1997, p. 183 – 199.
- NORMAND, France. « Navigation intérieure et faits d'échange à Québec au dernier quart du XIX^e siècle ». Mémoire de maîtrise (études québécoises), UQTR, 1988. 134 p.
- NORMAND, France. « Pratiques et conditions de la petite navigation sur le Saint-Laurent dans les dernières décennies du XIX^e siècle : le cas de la batellerie du port de Québec ». Thèse de doctorat (études québécoises), UQTR, 1995. 410 p.

NORMAND, France. « Batellerie fluviale et espace relationnel : le cas du port de Québec à la fin du XIX^e siècle ». Serge Courville et Normand Séguin, dir. *Espace et culture/Space and Culture*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval (coll. « Géographie historique »), 1995, p. 331 – 342.

NORMAND, France. *Naviguer le Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle: une étude de la batellerie du port de Québec*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 1997. 283 p.

PALMER, S. R.. « Investors in London Shipping, 1820-1850 ». Robert Craig, dir. *Maritime History*. vol. 2. Newton Abbot, David & Charles, 1973, p. 46 – 68.

OMMER, Rosemary E.. « The Decline of the Eastern Canadian Shipping Industry, 1880-95 ». *The Journal of Transport History*, vol. 5, no 1 (1984), p. 25 – 44.

Navires et construction navale

FISHER, Lewis R. et Eric W. SAGER. *Transports maritimes et construction navale dans les provinces atlantiques, 1820-1914*. Ottawa, Société historique du Canada (coll. « Brochures historiques » no 42), 1986. 27 p.

FRANCK, Alain. *Les goélettes à voiles du Saint-Laurent : pratiques et coutumes du cabotage*. L'Islet-sur-mer, Musée maritime Bernier, 1984. 166 p.

McDOUGALL, David J., « The Shipbuilders, Whalers and Master Mariners of Gaspé Bay in the Nineteenth Century ». Lewis R. Fischer et Eric W. Sager, dir. *The Enterprising Canadians : Entrepreneurs and Economic Development in Eastern Canada, 1820-1914*. St. John's, Memorial University of Newfoundland, Maritime History Group, 1979, p. 125 – 145.

Sociétés littorales, culture maritime et pêche

CHAREST, Paul. « Stratégies d'adaptation généralisées et écosystèmes spécialisés : le cas de la Côte-Nord du golfe du Saint-Laurent ». *Anthropologie et Sociétés*, vol. 1, no 1 (1976), p. 19 – 49.

DUBOIS, Xavier-François. « L'évolution de la pratique de la pluriactivité chez les pêcheurs sardiniens en Bretagne au XIX^e siècle: de la tradition à la nécessité ». Gérard Le Bouëdec, et al., dir. *Entre terre et mer : sociétés littorales et pluriactivités (XV^e - XX^e siècle)*. Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 2004, p. 217 – 226.

INNIS, Harold A.. *The Cod Fisheries. The History of an International Economy*. Canada, University of Toronto Press, 1954. 522 p.

- LANDRY, Nicolas. « Les pêches canadiennes au XIX^e siècle ». *The Northern Mariner/Le Marin du nord*, vol. 2, No 4 (Octobre 1992), p. 23 – 30.
- LE BOUËDEC, Gérard. « La pluriactivité dans les sociétés littorales (XVII^e-XIX^e siècle) ». *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 109, no 1 (2002), p. 61 – 90.
- LE BOUËDEC, Gérard. « Les petits ports bretons du XVI^e au XIX^e siècle ». *Rives méditerranéennes*, no 35 (2010), p. 61 – 78.
- MORNEAU, Jocelyn. « Le rôle du fleuve dans l'économie du lac Saint-Pierre ». Serge Courville, Jean-Claude Robert et Normand Séguin, dir. *Le pays laurentien au XIX^e siècle*. Trois-Rivières ; Montréal ; Québec, Université du Québec à Trois-Rivières ; Université du Québec à Montréal ; Université Laval, 1992, p. 37 – 58.
- MORNEAU, Jocelyn. *Petits pays et grands ensembles: Les articulations du monde rural au XIX^e siècle. L'exemple du lac Saint-Pierre*. Sainte-Foy, Les Presses de l'Université Laval, 2000. 402 p.
- NORMAND, France. « Une “vocation maritime” pour les populations littorales de l'estuaire et du golfe du Saint-Laurent à la fin du XIX^e siècle? ». Nicolas Landry, Jacques Péret et Thierry Sauzeau, dir. *Développement comparé des littoraux du golfe du St-Laurent et Centre-Ouest français*. Poitiers-Moncton, Institut d'études acadiennes et québécoises, 2012, p. 85 – 97.
- SAUZEAU, Thierry. « La pluriactivité des marins du long cours au XVIII^e siècle. Les gens de mer de la Seudre : du chai à l'atelier ». *Annales de Bretagne et des Pays de l'Ouest*, vol. 120, no 2 (2013), p. 64 – 78.